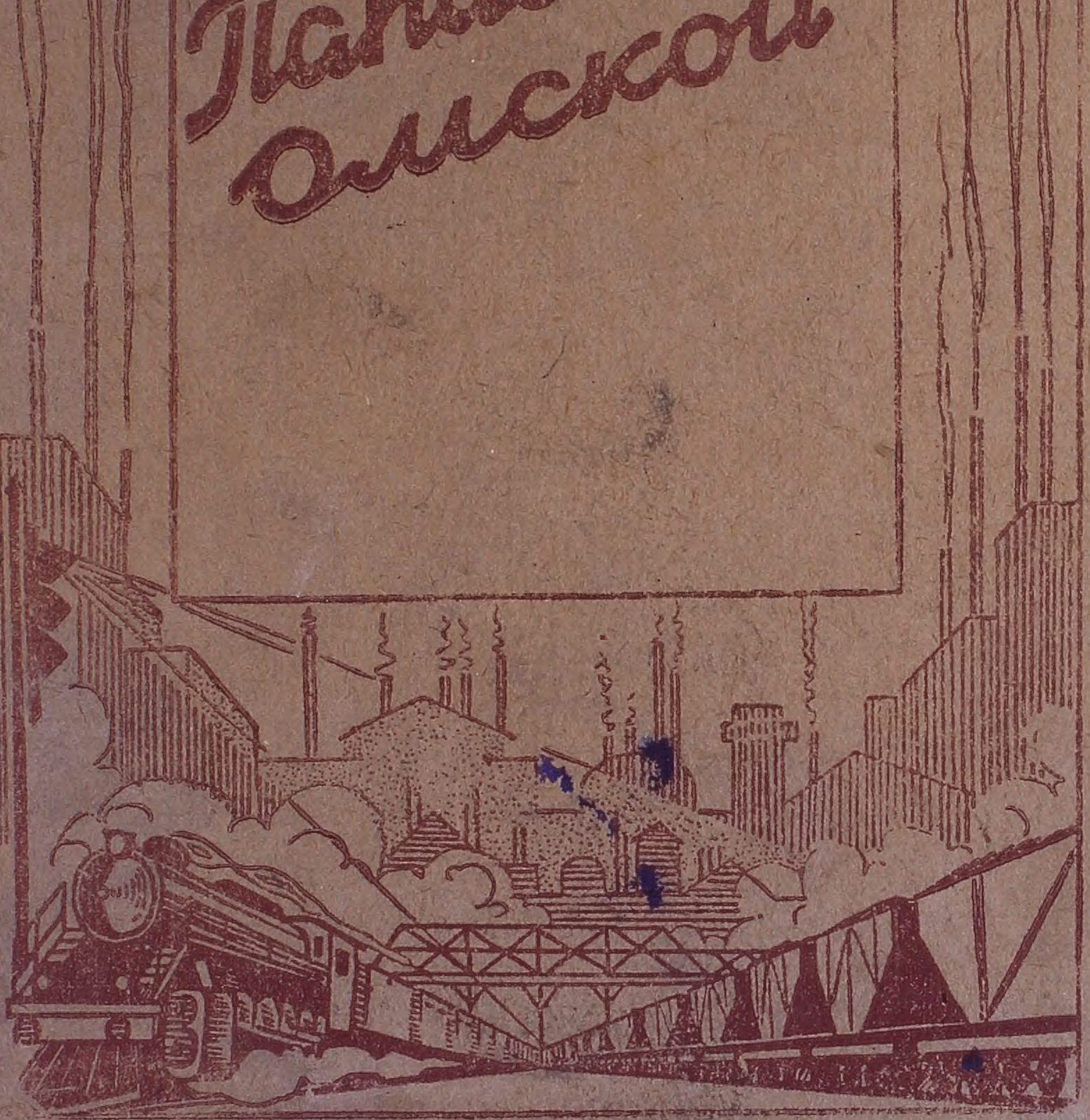
621.13(57.14)
П17

Методы Стаханова-Кривоноса

Передовой опыт



169005

МЕТОДАМИ СТАХАНОВА—КРИВОНОСА

S

621.13(57.
П 17

ПАПАВИНЦЫ ОМСКОЙ

169005.

ОМСКАЯ ОБЛАСТНАЯ
БИБЛИОТЕКА
ИМ. А. С. ПУШКИНА
№

(МАТЕРИАЛЫ ДОРОЖНОЙ ЗАОЧНОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ)

Издание газеты «Омский железнодорожник»

ОМСК 1940

Редактор Я. Дубровский.
Технический редактор М. Сафаров.
Сдано в набор 15-X-40 г. подписано к печати 8-I-41 г.
Статформат бум. 84×62, печ. лист. 6,75, кол. зн. в печ. листе 46,8 тыс.
ПД19521. Заказ 2305. Тираж 900.
Омск, типография изд-ва газ. „Омский железнодорожник“.

Шире ряды папавинцев Омской

(Вступительное слово начальника политотдела дороги тов. ОРЛОВА)

Товарищи!

Политический отдел дороги поручил мне открыть заочную техническую конференцию по вопросу развития папавинского движения на дороге.

Как известно, социалистическое соревнование на нашей дороге выявило неисчерпаемые резервы к улучшению работы нашей дороги. Оно, это улучшение, будет тем более успешнее, если мы активнее, смелее, настойчивее будем множить опыт передовых людей нашей дороги, лучше, детальнее раз'ясним, как работают папавинцы, какими средствами, какими методами добиваются они успехов в работе.

Товарищ Сталин в ноябре 1935 года говорил:

«Стахановское движение это такое движение рабочих и работниц, которое ставит своей целью преодоление нынешних технических норм, преодоление существующих проектных мощностей... Это движение ломает старые взгляды на технику, ломает старые технические нормы, старые проектные мощности... Оно призвано произвести в нашей промышленности революцию».

Еще в ноябре 1939 г. наш сталинский нарком тов. Л. М. Каганович рассказал руководящим работникам, стахановцам-кривоносовцам железнодорожного транспорта о прекрасном опыте вспольинского машиниста тов. Папавина. Опыт машиниста Папавина широкой волной распространился по Вели-

кой железнодорожной державе СССР. Не только машинисты, вагонники, путейцы — папавинцы железнодорожного транспорта, а и трактористы, комбайнеры в сельском хозяйстве, танкисты, артиллеристы в Красной Армии, подхватывая почин вспольинского запевалы нового технического процесса, лозунгом своей стахановской работы сделали: «Увеличить срок службы механизмов».

И действительно, папавинское движение означает новый размах стахановского движения, новый этап и ступень его развития. Каждому железнодорожнику уже становится понятным, что папавинское движение—это новое в стахановском труде железнодорожников. В этом движении со всей ясностью вырисовывается новый этап культуры, технического под'ема рабочих. Мы ясно начинаем видеть самое техническое новаторство, смелую ломку отживших технических норм. В папавинском движении со всей силой и убедительностью видно коренное совершенствование технологических процессов тех механизмов, срок службы которых удлиняют папавинцы.

В папавинском движении мы с особенной яркостью видим, что грань между трудом умственным и физическим стирается. Именно папавинцы и являются представителями рабочего класса, труд которых поднялся до уровня инженерно-технического труда. Именно папавинское движение, как высшая форма труда, призвано сыграть колоссальную роль в уничтожении противоположности между трудом умственным и трудом физическим. Ибо оно является характерным свидетельством под'ема культурно-технического уровня рабочего класса.

С гениальной прозорливостью товарищ Сталин на Всесоюзном совещании стахановцев говорил:

> «Стахановское движение знаменательно в этой связи в том отношении, что оно содержит в себе первые начатки, правда, еще слабые, но все же начатки такого именно культурно-технического под'ема рабочего класса нашей страны».

Эти слова нашего вождя и учителя воплотились сейчас в известном движении многостаночников и в папавинском движении на транспорте.

Я считаю не лишним повторить сегодня некоторые уже опубликованные в нашей газете цифры о работе т. Папавина. Вот они: 803.301 километр пробега без капитального ремонта (норма 250.000). То-есть т. Папавин на своем паровозе без капитального ремонта проделал путь, равный почти двадцати кругосветным путешествиям, удлинив жизнь паровоза на семь лет. Пробег от под'емки до под'емки у Папавина равен 92.502 километрам (при норме 50.000).

Теперь уже все руководящие работники, инженеры, техники начинают понимать, что папавинское движение обогащает техническую мысль, движет и будет двигать технику вперед. Новые формы стахановского движения выдвигают вперед технической и научной мыслью почетные и благодарные задачи. Передовые машинисты нашей дороги Поляков, Головачев, Тарабукин, Дюбанок, Маликов, Литвинов и др. показывают практический путь к огромному расширению производственных мощностей наших депо.

Задача состоит в том, чтобы практику передовых папавинцев нашей дороги подкрепить техническим, научным советом, обоснованием. Поэтому политотдел дороги придает огромное значение открывающейся заочной технической конференции.

Задача этой конференции в том, что она должна помочь кривоносовцам-папавинцам обогатить их практику, их достижения техническими, научными знаниями и помочь нашим руководящим кадрам технической интеллигенции дороги обогатить свои технические знания прекрасными практическими делами наших папавинцев.

Нам надо, чтобы техническая конференция помогла широким слоям нашей технической интеллигенции отрешиться от элементов технической трусости, покончить с имеющим еще место раболепием перед старыми «проторенными» и «проверенными» нормами.

Нам надо добиться, чтобы широкие массы рабочих стахановцев-кривоносовцев нашей дороги научились новым методам работы, чтобы каждый рабочий упорно работал над тем, чтобы увеличивать срок работы механизмов, используя их на полную производственную мощность.

Нам надо добиться, чтобы хозяйственные руководители, партработники, профработники, комсомольские работники глубже вникали в технику руководимого ими дела, чтобы они могли дать политический, практический и технический совет нашим рабочим кадрам, смелее внедряли методы и опыт передовых производственников, всемерно развивали новые формы стахановского труда, шире открывали бы дорогу стахановскому творчеству.

Политический отдел дороги обращается ко всем стахановцам, инженерам, техникам и руководящим работникам Омской дороги с просьбой принять активное участие в работе заочной технической конференции. Выступайте с вашими соображениями. советами, консультациями, излагайте на страницах газеты свой опыт работы по развертыванию папавинского движения на нашей дороге.

Каждый выступающий не ограничивается конечно только узко-техническими вопросами. Надо рассказать и об организа-

ционных мерах политической работе среди всех работников нашей дороги, направленных на развитие папавинского движения.

Папавинцы-паровозники, вагонники, путейцы, связисты, строители, движенцы, грузовые работники, техники, инженеры, руководящие работники, Омской дороги, записывайтесь в число выступающих на заочной технической конференции.

Разрешите первую заочную конференцию, посвященную развитию папавинского движения на дороге, считать открытой. Слово для передачи опыта папавинского ухода за паровозом имеет знатный машинист Омского депо, награжденный медалью «За трудовое отличие», тов. Головачев.

Машинист—А. ГОЛОВАЧЕВ

МОЙ ОПЫТ РАБОТЫ НА ПАРОВОЗЕ „СО“ С КОНДЕНСАЦИЕЙ ПАРА

Одним из ярчайших свидетельств новой техники, которой за годы сталинских пятилеток большевистская партия и советское правительство вооружили наш социалистический транспорт, является красавец-паровоз «СО» с конденсацией пара. «Этот паровоз,—говорит тов. Л. М. Каганович,—совершит целую революцию в паровозном хозяйстве. Он расходует в 20—25 раз меньше воды, чем обычный паровоз и проходит до 1000 километров без набора воды».

На нашей Омской дороге паровозы «СО» начали эксплуатироваться с начала 1937 года. За это время многие машинисты работающие на этих паровозах, освоили их технику и накопили богатый опыт по проведению больших пробегов паровозов без дополнительного набора воды, вождению тяжеловесных составов и т. д.

Работая на паровозе «СО» и пытливо изучая богатейшую технику этой замечательной машины, я тоже накопил некоторый опыт в деле ухода и эксплуатации этого паровоза.

КОТЕЛ—СЕРДЦЕ ПАРОВОЗА

В июне 1939 года, то-есть спустя семь месяцев после прихода на паровоз «СО», я поставил перед собой задачу: дове-

сти межпромывочный пробег паровоза до 45 тысяч километров, без заезда на плановый ремонт.

Выступая первым на открывшейся сегодня заочной конференции по развитию папавинского движения, я хочу поделиться некоторым опытом работы по удлинению срока полезной службы паровоза.

Работа паровоза зависит главным образом от состояния котла. Поэтому я в своей практике наибольшее внимание уделяю режиму работы котла и в частности состоянию котловой воды.

Опыт работы на паровозе «СО» показал, что при соответствующем режиме работы котла, межпромывочный пробег можно увеличить до максимума, то есть, когда этот срок пробега устанавливается не состоянием котла, а состоянием машины и ходовых частей паровоза.

Работа котла, главным образом зависит от качества продувок его, которые необходимы лишь при пополнении тендера сырой водой. При минимальном пополнении тендера водой должны сводиться к минимуму и продувки. Чем больше будем разбавлять питательную воду сырой водой, тем больше в нее будем добавлять солей жесткости, поэтому необходимо как можно больше сохранять конденсат и питать им котел.

Содержание солей и механических примесей в котловой воде вызывает вспенивание, бросание воды и унос ее, что приводит к увеличению влажности пара, а отсюда к уменьшению мощности котла. Унос воды образовывает накипь в элементах, еще более увеличивает влажность пара и приводит к перерасходу топлива и уменьшению мощности паровоза.

Большое содержание солей и механических примесей в котловой воде образовывает накипь, которая также вызывает пережог топлива и перегрев металла стенок котла со всеми вытекающими последствиями (выпучины, прогревы и т. п.). Слой накипи на стенках огневой коробки толщиной 2 миллиметра доводит температуру стенок до 360 градусов по Цельсию и выше, то есть перегрев стенок повышается более чем на 100 градусов. Дальнейшее утолщение накипи является вредным и даже опасным. Прочность железа огневой коробки начинает резко уменьшаться, если оно нагревается до 400 градусов и при температуре 500 градусов прочность его сокращается наполовину. Слой промасленной накипи толщиной 1—1,5 миллиметра вызывает перегрев котельного железа и достигает температуры 550—600 градусов, при которой образуются выпучины стенок огневой коробки.

Отсюда понятно, что питание и продувка парового котла в работе машиниста есть ответственное дело. Как правило, продувку котла я произвожу через нижние краны Эверластинга, независимо от работы паровоза и давления пара в котле.

Эффект удаления шлама продувкой получается тем большим, чем меньше давления пара и большее спокойствие воды в котле. Продувку производим одновременно через оба нижних крана. В открытом положении краны держим 3 секунды и в закрытом 2 секунды. Таким образом продувка продолжается до тех пор пока не будет израсходована приготовленная в котле для этой цели вода.

Зная, что маслоотбойник является основным агрегатом в маслоотделительной системе, я стал следить за исправностью спускного клапана и держать его в пути полуоткрытым. Но я встретился с конструктивным его недостатком. Клапан маслоотбойника очень часто перестает работать только потому, что сверху клапана имеется сетка с маленькими отверстиями только для прохода воды или пара, но ни в коем случае не масла. Из-за маленьких отверстий масло затягивает сетку над клапаном, и он перестает работать.

Чтобы обеспечить бесперебойную работу маслоотбойника и не разбирать его слишком часто для прочистки, я на одной из стоянок срезал сетку в клапане, оставив только часть ее для направления клапана. Этим самым заставил его работать без ремонта, осмотра и очистки на протяжении всего пробега 45000 километров.

На протяжении полуторых лет работы на своем паровозе я все время находил способы улучшения работы его, его конструктивные недостатки и небольшие из них устранял силой паровозной бригады на ремонте паровоза, или же просил бригадиров и руководство депо переделать деталь по моему указанию.

УДЛИНЯЕМ ЖИЗНЬ КАЖДОЙ ДЕТАЛИ

После обнаружения причин замасливания паровозного котла и устранения их мне уже не требуются заезды в депо на промывку паровоза для удаления масла из котла и на смену фильтров бака конденсата. Я перешел к разрешению вопроса удлинения срока работы ответственных деталей, которые организовали работу паровоза и требовали заезда в депо на плановый ремонт.

Первый вопрос, который меня очень волновал—это частая смена золотниковых колец и расточка золотниковых втулок. Не устранив этой ненормальности и не удлинив срока работы их невозможны и увеличенные пробеги, намечавшиеся нами. По совету мастера механического цеха т. Охотникова как эксперимент на нашем паровозе были поставлены двойные золотниковые кольца в каждом ручье золотникового диска, в результате этого мероприятия паровоз сделал пробег 45000 километров без смены золотниковых колец и выработка втулок оказалась всего лишь 0,25 миллиметров. После этого машина пробе-

жала еще 49 тысяч километров и за время общего пробега 94 тысячи километров расточки золотниковых втулок не производилось, за исключением смены одного раза колец.

Вторым вопросом удлиненной работы были валики шарнирных соединений дышел. На плановом ремонте я настоял перед руководством депо о рационализации валиков и втулок, то есть изменении положения смазочной канавки во втулке и добавлении совершенно нового места для шпонки у заднего конуса валика на 45 градусов по отношению стандартного места для шпонки. Это сделано и с той целью, что валики работали во втулках почти только по своей горизонтали (при натяжении дышел) отчего происходит выработка.

При существующей смазочной канавке во втулке, из-за плотной пригонки валика, смазка не попадает в места наибольшей работы, отчего на валике и втулке имеются всегда задиры и выработки. А для того, чтобы удлинить работу каждого валика я сделал дополнительное место для шпонки в заднем конусе валика с тем, чтобы при нормальном его износе в местах трения по горизонтали предоставилось возможным удлинить срок его работы путем перестановки валика на угол 45 градусов, ибо этой поверхностью валик еще совершенно не работал. Перестановка валиков производится паровозной бригадой во время продолжительной стоянки паровоза. Это нам дало возможность также избежать лишних заездов в депо на ремонт валиков сцепных дышел. Закалку валиков производим обычным путем, то есть в воде.

17 ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ БЕЗ РЕМОНТА КРЕЙЦКОПФНЫХ ПОПОЛЗУШЕК

Следующим вопросом перед нами встало удлинение срока работы крейцкопфных поползушек. Они по плану ремонтируются через каждые 5000 километров пробега паровоза комплексной бригадой. Этот вид ремонта выполним и силами паровозной бригады, но он требует излишней затраты времени. Первым нашим мероприятием по удлинению срока работы крейцкопфных вкладышей—было улучшение ухода за фитильным хозяйством. Это позволило нам довести пробег паровоза до 17000 километров абсолютно без ремонта крейцкопфных вкладышей (фитили мы меняли через 500—800 километров пробега паровоза).

Улучшение ухода за фитильным хозяйством навело нас на мысль необходимости увеличения диаметра смазочных трубочек и самого смазочного отверстия в масленках до 12 миллиметров, что дало сверхожидаемый результат. При хорошем уходе за фитильным хозяйством вкладыши проработают без ремонта в течение пробега паровоза между обточками независимо от условий времени года (зимы и лета) и главное сохра-

няется дорогостоящий цветной металл. Крейцкопфные вкладыши могут работать без замены не менее 80 тысяч километров вместо 19—30 тысяч километров.

Увеличивая диаметр смазочного отверстия и диаметр самой трубки, в которую вставляется шерстяной фитиль, я исходил из следующего соображения.

Крейцкопфная боковая масленка паровоза серии «СО» отличается от крейцкопфной боковой масленки паровозов серии «Ов» только своим увеличенным резервуаром (запасом смазки), а диаметр смазочных отверстий в теле масленки и диаметр трубок для фитилей оставлен одинаковым, то-есть 8 миллиметров. Площадь трения крейцкопфов у паровоза серии «СО» вдвое больше чем у паровозов серии «Ов». Кроме того техническая скорость водимых поездов теперь также вдвое возросла. В соответствии с этим увеличен и об'ем крейцкопфной масленки, но отверстие оставлено то же самое, что и на паровозе серии «Ов». Это ни в коей мере не создает необходимого масляного клина между трущимися поверхностями крейцкопфной параллели и крейцкопфных вкладышей. При увеличении трубки до 12 миллиметров мы в несколько раз удлиним срок работы вкладышей.

ПОРШНЕВЫЕ САЛЬНИКИ

Для удлинения срока работы задних поршневых сальников независимо от сплава, из которого изготовлены последние («Кинга» или кальциевого баббита), требуется уход не только за прессаппаратом и противопарными клапанами, но главным образом за состоянием пыльников. Пыльник должен быть в обязательном порядке всегда заполнен набивкой, хотя бы из промасленных и скрученных в плетенку концов. Некоторые машинисты раз'единяют смазочные трубочки от фланца и подводят их сзади фланца непосредственно на поршневой шток, не учитывая при этом, что он имеет высокую температуру и подведенная смазка моментально стекает с него. Кроме того во время стоянки паровоза все масло из трубочек стекает на пол, не принося никакой пользы для штока и сальника, а при отправлении поезда сальниковые кольца работают без смазки, пока не заполнится маслом вся трубка. Вот в это время и происходит задир и выплавление сальниковых колец.

При наличии плетенки в пыльнике и нераз'единенной подводящей масло трубочки явление происходит обратное, то-есть сколько бы времени паровоз ни стоял, смазка не выйдет наружу, а будет пропитывать набивку пыльника и при первом движении поршня, до момента подачи смазки насосиком, поршневой шток будет по всей его площади трения обильно смазываться.

При таком содержании пыльника и маслопроводящей трубочки поршневые сальники на нашем паровозе работали на протяжении 45.000 километров без ремонта и сейчас работают при вторичном межпромывочном пробеге 49 тысяч километров.

После выхода паровоза из обточки мы не успели сделать 2—3 тысяч километров пробега, как передние поршневые сальники начали постепенно усиливать парение. Причину парения передних поршневых сальников после нескольких разборов я все же нашел. Сальниковые кольца в чашке и на штоке были в хорошем состоянии, парение происходило исключительно потому, что нажимное кольцо сальника (баббитового сплава) было поставлено большего диаметра, чем шток, отчего кромки нажимного кольца в нижней части упирались в кромку чашки, в которой помещены сальниковые кольца. Следовательно, необходимого нажима для уплотнения сальниковых колец на штоке и в замке не получалось, отчего и происходило парение. Устраняя парение, я сделал так: наружную кромку нажимного сальникового кольца спилил на конус, несмотря на его просадку на штоке оно все же вошло в сальниковую чашку и сделало соответствующий нажим на уплотняющие кольца и парение прекратилось.

Впоследствии эти сальниковые нажимные кольца были заменены на кольца с нормальным внутренним диаметром по штоку.

Опыт работы на паровозе показал, что гибкий вал тахометра работает без замены его недолгий промежуток времени. От турбины воздушных вентиляторов вал проведен к тахометру в будку машиниста по стене угольной ямы тендера с большим количеством крутых изгибов. Это сокращает срок его работы. Чтобы удлинить срок работы вала тахометра и использовать уже оборванные в концах валы, мы сделали прямое его направление к тахометру. Для этой цели поставили старую арочную трубу, приварив ее к задней и передней стенкам угольной ямы. Через эту трубу пропустили вал тахометра, который у нас работает безотказно. Эта же труба нами использована и для пропуска через нее контрольной трубки масляного насоса и масляного манометра турбины и трубок аэротермометра. Труба эта полезна и нужна не только для того, чтобы удлинить работу вала тахометра и пропустить через нее серию трубок, она дала возможность каждую секунду по слуху наблюдать за работой турбины воздушных вентиляторов непосредственно из будки машиниста, а не через окно, как это было раньше.

В зимнее время для получения более равномерной температуры питательной воды котла в баке конденсата, в момент пополнения его сырой водой, мы на своем паровозе, как правило, поддерживаем температуру в баке сырой воды не ниже 45—50 градусов по Цельсию.

Для постоянного наблюдения за температурой сырой водьг мной поставлен специально аэротермометр.

☆ ☆ ☆

Несмотря на то, что из всех технических резервов, которые таятся в красавце «СО» мы взяли только небольшую долю, экономический эффект налицо. Он выражается в сотне тысяч рублей. Чтобы не быть голословным обратимся к фактам:

Наш паровоз № 19-551 пробежал без угольных фильтров и фильтров бака конденсата 171 тысячу километров. В течение этого пробега по существующим плановым нормам он должен был зайти 69 раз в депо, для смены фильтров бака конденсата, 9 раз смены золотниковых колец, не менее 30 раз водяных питательных насосов.

НУЖНЫ ЛИ УГОЛЬНЫЕ ФИЛЬТРЫ И ФИЛЬТРЫ БАКА КОНДЕНСАТА?

Сложная, на первый взгляд, надежная система маслоотделения от конденсата фильтрами в практической работе мне кажется неоправдывается. Угольные фильтры и фильтры бака конденсата увеличивают стоимость эксплуатации паровоза, приводят к частой порче отдельных ответственных деталей (водяные питательные насосы) и, наконец, не обеспечивают идеальной чистоты котла.

Очень часто можно наблюдать, когда и при наличии фильтров отдельные паровозные бригады допускают замасливание котла и секции холодильника. Частый заход паровоза в депо на смену фильтров нерадивые машинисты используют для записи всевозможного ремонта.

Полтора года тому назад я вместе со своими напарниками тт. Зениным и Чернышевым, совершенно изменив систему маслоотделения, решил снять как угольные фильтры, так и фильтры бака конденсата.

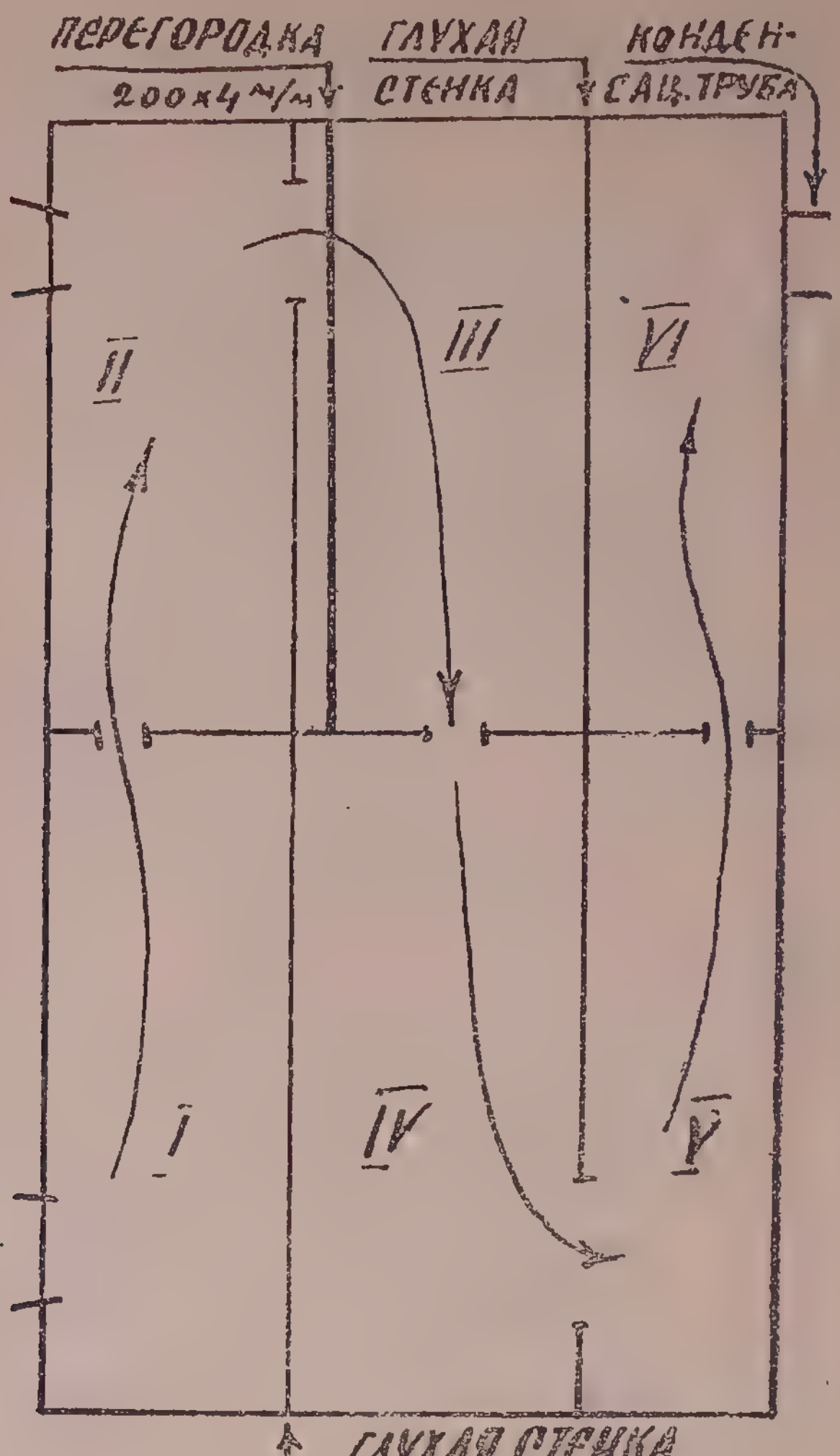
Работа паровоза показывает, что снятие фильтров дает огромную экономию государственных средств, увеличивает полезную работу паровоза, обеспечивает чистоту котла, способствует удлинению срока службы водяных питательных насосов, увеличению пробега паровоза без заезда в депо на плановый и межпоездной ремонт.

Межпромывочный пробег паровоза мы довели первый раз до 45 тысяч километров и второй раз до 65 тысяч километров, при отличном состоянии котла.

КАК УСТРОЕНА СИСТЕМА МАСЛООТДЕЛЕНИЯ НА НАШЕМ ПАРОВОЗЕ

Прийдя к выводу, что можно прекрасно работать без угольных фильтров и фильтров бака-конденсата, мы изменили систему маслоотделения следующим образом (см. чертеж). Те-

перь весь бак конденсата явился не только сборником конденсата, а и отстойником, который разбит на шесть частей, благодаря имеющихся в нем перегородкам для укрепления дна.



ГЛУХАЯ СТЕНКА.

Отверстия же (вырезы) в этих перегородках заглушил фланцами на прокладках, сделав новые отверстия в нижней части продольной и поперечных перегородок для последовательного прохода конденсата из одного отстойника в другой.

Масло будучи легче воды, постепенно выделяется из конденсата и остается в каждом отстойнике, откуда и отводится наружу через специальные отверстия.

При работе паровоза, с оборудованием бака конденсата по схеме НКПС, поставлено жесткое условие держать уровень воды не менее 1000 литров. При пониженном уровне и невнимательности паровозной бригады масло, находящееся в баке

конденсата, неминуемо попадает в котел. При моем оборудовании это условие отпадает.

На патрубок конденсационной трубы мною поставлена контрольная трубка, верхний конец которой находится выше уровня воды в баке, т.-е. на 40 миллиметров ниже потолка бака. По мере понижения уровня воды в баке конденсата, одновременно понижается и уровень воды в верхней части конденсационной трубы. Как только уровень воды в баке понизится до 500 литров, через контрольную трубку в конденсационную трубу попадает воздух и прекратится подача воды насосом в котел. Благодаря этому масло, имеющееся на поверхности воды, остается в баке конденсата.

Подогрев воды в баке конденсата приносит большую пользу для питания котла. Но вместе с этим при старом оборудовании бака прогрев приносил еще больший вред котлу, активно помогая его замасливанию.

Происходило это следующим образом: в трубках прогрева сделаны отверстия для спуска конденсата при потушках паровоза в зимнее время на открытом воздухе, чем предохраняются трубочки прогрева от размораживания. На 10—20 потушенных паровозах по сети железных дорог в зимний период сохранили трубки прогрева, но в то же время на остальных конденсационных паровозах рабочего парка сети дорог эти отверстия активно помогли замасливать котел.

При открытии вентиля прогрева пар, устремляясь вверх или вниз бака конденсата, в зависимости от расположения отверстия в трубках, с силой врывается в воду, создает впечатление кипения и выбрасывается наверх. Таким образом масло, находящееся на поверхности воды в баке конденсата, вновь смешивается с ней до эмульсионного состояния и при питании котла еще больше замасливает угольные фильтры, а впоследствии и котел. Предотвратить это паровозная бригада не в состоянии.

Нами изжит этот недостаток. Масло, выделившееся на поверхности воды, вновь не смешивается с ней, так как все отверстия в трубках прогрева заварены. А трубки в местах их соединения уплотнены и проверены на пару.

Чтобы при охлаждении паровоза не получить размораживания трубок прогрева, необходимо в наинизшей части сделать через дно бака сливную трубку, закрываемую вентилем. Этот вентиль при надобности можно легко открыть и выпустить конденсат из трубок прогрева.

Масло, скопившееся в отстойниках, время от времени нужно удалять из бака. Для этой цели с правой и левой стороны сделаны отверстия—щели в стенках каждого отстойника. Ширина такой щели 20 миллиметров, длина 150—200 милли-

метров. Щель закрывается коробкой со штуцером и с глухой гайкой. Масло из отстойника бака конденсата мы удаляем после пробега от 150 до 1000 километров. При спуске масла понижаем уровень воды в баке конденсата водяными насосами, качая ее в котел до щелей, свертываем со штуцеров глухие гайки и струю выходившей воды регулируем вентилем перепускной трубы бака сырой воды. Масло с поверхности воды из каждого отстойника свободно выходит наружу.

Для лучшего удаления масла из каждого отстойника, при наименьшей потере воды, в баке сделан маслосдуватель.

МАСЛОСДУВАТЕЛЬ И ЕГО УСТРОЙСТВО

Для маслосдувателя используем паровую трубу бывшего эжектора бака конденсата. От этой трубы вводим пар в бак конденсата по трубкам вдоль внутрипродольной перегородки на уровне щелей. В трубках на расстоянии 100 миллиметров делаем 2-миллиметровые отверстия, направленные в сторону щелей при спуске масла при открытых глухих гайках, открывая вентили на паровых трубках, производим сдувание масла с поверхности воды каждого отстойника в сторону щелей.

При таком устройстве маслосдувателя в руках паровозных бригад будут все возможности правильного, точного и весьма облегченного ухода за баком конденсата.

Несмотря на удлинение пути воды в баке конденсата и лучшего сбора масла в конденсате при ведении тяжеловесных поездов с большой технической скоростью, не исключена возможность увлечения масла вместе с водой из последнего, шестого, отстойника в котел, хотя и в незначительном количестве.

С увеличением форсировки котла происходит быстрое пополнение бака конденсата за счет большого количества отработанного пара, сконденсировавшегося в секциях. Расход воды котла мы пополняем конденсатом из бака. Чем больше будет подача конденсата в котел, тем быстрее будет движение воды из одного отстойника в другой, а следовательно, тем меньше будет времени от момента поступления конденсата в бак до момента забора его насосами и тем меньше времени предоставлено на выделение масла из конденсата на поверхность воды. Следовательно, не исключена возможность попадания масла в котел с водой из последнего, шестого, отстойника.

МАСЛОСЪЕМНИК

Чтобы избежать этого, мной поставлен в передней части котла специальный маслосъемник. Это место выбрано потому, что скопление масла наблюдается в передней части котла.

Устройство маслос'емника следующее. Маслос'емник состоит из двух половинок (чтобы можно его установить в котел через люк лаза). Со всех сторон он имеет кромки, загнутые вверх, для лучшей его устойчивости. Обе половинки имеют кромку, загнутую вниз, для соединения между собой. В соединении между кромками прокладывается узкая полоска клингерита, кромки скрепляются болтиками.

В средней части к одной половине снизу приварен штуцер с резьбой. К нему, посредством соединительной муфты, присоединяется с приваренным резьбовым штуцером фасонно изогнутая труба, второй конец этой трубы ввальцован в привалочный фланц крана Эверластинга в цилиндрической части котла. Кран Эверластинга устанавливается рычагом вниз, и к нему из будки машиниста над реверсом присоединена тяга для удобства пользования.

Маслос'емник, прежде всего, должен быть установлен на 100—120 миллиметров ниже регуляторной трубы, стоять горизонтально. Передняя часть его, посредством планки, приваривается к контрфорсу, задняя часть, также посредством планки,—к хомуту регуляторной трубы.

После установки маслос'емника в котле необходимо открыть кран Эверластинга. При напуске воды в котел, в момент появления воды через кран Эверластинга наружу, нужно заметить уровень воды в стекле и сделать пометку на обшиве лобового листа или на футляре водомерного стекла, если последний постоянно укреплен.

Это условие необходимо для того, чтобы при движении или стоянке паровоза иметь постоянно отмеченный уровень кромок маслос'емника и удалять масло из котла при этом уровне.

Если уровень воды в котле ниже отмеченного, то-есть ниже кромок маслос'емника, то масло с поверхности воды не снимешь, а только будет выходить пар. Если уровень воды в котле будет выше отмеченного, то-есть выше кромок маслос'емника, то масло, находящееся на поверхности воды, при открытии крана Эверластинга будет удалено.

С удалением масла из котла удаляются также верхние слои воды, которые содержат в себе некоторые соли и химические примеси, влияющие на вспенивание, под'ем и унос воды в элементе.

Это я считаю одновременно и верхней продувкой.

Удаление масла с поверхности воды из котла мы производим только при полной форсировке котла, открывая для этой цели кран Эверластинга 4—5 раз на расстоянии 130—150 кило-

метров, выдувая каждый раз 3—5 литров воды. Верхнюю продувку котла через этот же кран Эверластинга (боковой) производим также при полной форсировке котла, один раз на расстоянии 150 километров, продолжительностью в 8—10 секунд.

Работая без угольных фильтров и фильтров бака конденсата, при переоборудованной системе маслоотделения, мы добились образцового действия водяных питательных насосов. На нашем паровозе водяные насосы проработали без ремонта первый раз 27 тысяч километров, второй раз 45 тысяч и третий раз—65 тысяч километров, в то время, как ремонт этих насосов предусмотрен через каждые 5 тысяч километров.

Так же хорошо работает без угольных фильтров и фильтров бака конденсата паровоз 19-555 машиниста т. Берникова. Паровозы 19-475, 19-1407 прекрасно работают без фильтров бака конденсата.

Наш полуторагодичный опыт и опыт работы других машинистов дают право сейчас поставить вопрос на обсуждение всех паровозников, работающих на паровозах серии «СО»,— нужны угольные фильтры и фильтры бака конденсата? Мне кажется, что не нужны. Наша практика работы показала, что снятие угольных фильтров и фильтров бака конденсата дает не только экономию дорогостоящего активированного угля и люфы, но намного увеличивает полезную работу паровоза.

В. КОРЧЕВ—научный работник Томского института инженеров железнодорожного транспорта.

БЕРЕЧЬ КОТЕЛ ПАРОВОЗА

От исправной работы котла зависит исправная работа всего паровоза, быстрота его передвижения и продолжительность работы между смежными ремонтами. До развития на транспорте стахановско-кривоносовского движения, т.-е. до 1936 года считалось, что основной причиной ремонта является состояние котла паровоза. Однако мощная волна этого революционного течения в технике, смелое применение новшеств и, в первую очередь, применение антинакипина и продувок дали возможность снять это ограничение по котлу и в настоящее время паровоз становится на ремонт не по состоянию котла, а по состоянию машины и экипажа паровоза.

Теперь мы занимаемся вопросом, как лучше и с наибольшим эффектом сохранить котел и обеспечить возможность работать неограниченно продолжительное время.

В своей статье «Мой опыт работы на паровозе «СО» с конденсацией пара» машинист т. Головачев пишет:

«Как правило, продувку котла я произвожу через нижние краны Эверластинга, независимо от работы паровоза и давления пара в котле. Эффект удаления шлама продувкой получается тем больший, чем меньше давление пара и большее спокойствие воды в котле. Продувку производим одновременно через оба нижних крана» и далее. **«Таким образом продувка продолжается до тех пор, пока не будет израсходована приготовленная в котле для этой цели вода».**

В этом я не совсем согласен с тов. Головачевым. Ведь надо иметь в виду, что во время работы паровоза на поверхности испарения сосредоточивается из поверхностно-активных веществ, которых накопляется тем больше, чем дольше паровоз работает после промывки. Эти вещества в значительной

степени способствуют вспениванию и уносу котловых вод, от этого элементы пароперегревателя забиваются солями, пароперегрев падает, снижается экономичность работы машины и всего паровоза.

На паровозах с конденсацией пара к этим поверхностно-активным веществам добавляется еще масло. Поэтому положение не улучшается, а ухудшается. Для правильной работы котла и продления срока его службы необходимо периодически удалять верхний слой воды. Таким образом, наряду с нижней продувкой котла в равной степени применять и верхнюю продувку.

С этой целью на поверхности испарения воды примерно на уровне середины водомерного стекла необходимо устраивать масло и пено-улавливающие воронки. Нижнее узкое отверстие масло и пено-улавливающей воронки соединять с помощью трубы с краном Эверластинга на цилиндрической части котла или с вентилем теплой промывки вверх на переднем барабане. С помощью этого несложного устройства и производить верхнюю продувку котла.

Таким образом необходимо со всей резкостью подчеркнуть, что для правильного ухода за котлом нужно, как правило, производить верхнюю и нижнюю продувку.

Эффект удаления шлама, грязи и масла в значительной степени зависит от того, в каком состоянии находится котел: происходит ли в нем бурное парообразование, какое мы имеем при езде на под'еме при полностью открытом регуляторе, или происходит медленное парообразование, которое имеет место на стоянках, на станциях и на экипировке.

В первом случае, то есть когда котел работает с наибольшим напряжением, грязь, шлам и масло, имеющиеся в котловой воде, находятся, в ней в виде смеси и при открывании продувочного крана легко удаляются из котла вместе с водой, выдуваемой из котла.

Во втором случае вода в котле находится в спокойном состоянии и все имеющиеся в ней механические примеси оседают на трубы, низ цилиндрической части котла, топку и верх обязочного кольца топки. В этом случае при открытии продувочного крана шлам и грязь удаляются только с мест, расположенных у этих кранов и немного выше их. Шлам же и грязь, расположенные на грязевом кольце топки, на верхней части топки, дымогарных и жаровых труб и внизу цилиндрической части котла при этом удалены быть не могут.

Опыт машинистов-стахановцев Огнева, Ишкова, Стрельникова, Коршунова, Ломакина, Циклаури и многих других, которые впервые в истории железнодорожного транспорта взялись,

за увеличение межпромывочных пробегов паровоза и довели их до 40—76 тысяч километров, говорит о том, что продувку надо производить на ходу паровоза при усиленной работе котла. Это особенно относится к паровозам серии «СО», которые имеют всего лишь два крана Эверластинга, расположенных по одному в передней части топки (поверх грязевого кольца). В этом случае, если допустить оседание грязи и шлама внизу и вверху шуровочного кольца, топки, то никакой продувкой их оттуда удалить будет невозможно. Паровоз нужно преждевременно ставить на промывку, иначе может произойти завал со всеми вытекающими отсюда неприятными последствиями.

В течение 1938—39 года я проводил лабораторные испытания при Московском электромеханическом институте инженеров железнодорожного транспорта имени Ф. Э. Дзержинского на действующей модели паровозного котла, цилиндрическая часть и кожух топки которой были застеклены. Эти опыты показали, что шлам и грязь, находящиеся в воде, очень легко удаляются из котла, когда они находятся в воде в виде взвеси. Но как только они осели на поверхности нагрева, удалить их бывает почти невозможно. Даже шлам, осевший почти рядом с продувным краном при открытии последнего, при спокойном состоянии котла не удаляется вместе с продувочной водой.

Во время усиленной работы котла особенно сильно парообразует топка, в области которой происходит интенсивное бурление и клокотание воды. Вследствии этого все загрязняющие и плавающие на поверхности котловой воды вещества, в том числе и масло, угоняются в переднюю часть котла. Следовательно приборы для верхней продувки необходимо устанавливать в передней части котла, а продувку производить при наиболее напряженной работе котла.

Все выше сказанное дает нам право утверждать, что для обеспечения продолжительной работы котла и удлинения срока его службы продувку как нижнюю, так и верхнюю, необходимо производить при интенсивной, усиленной работе котла.

Очень большое влияние на эффект продувки оказывает количество воды в котле во время продувки. В самом деле, чем меньше в котле воды, тем большее количество примеси приходится на каждый килограмм котловой воды и, наоборот, чем больше в котле воды, тем меньшее количество примесей приходится на каждый килограмм котловой воды. Поэтому продувка должна производиться тогда, когда, в котле находится возможно меньше воды но так как в это время много воды выдувать нельзя, то продувку необходимо производить малыми порциями, но возможно чаще не сразу, а поочередно из каждого продувочного крана. В этом случае эффект продувки

будет наибольшей, достигнутый со сравнительно малыми потерями котловой воды и тепла, заключенного в ней.

Мне хотелось предупредить паровозные бригады, что применяемый ими способ продувки, при котором в котел накачивается вода по верхнюю гайку, а затем производится продувка хотя и приносит пользу, но все же этот способ не является достаточно эффективным. Он не гарантирует полную чистоту котла и поэтому от него необходимо отказаться. Надо переходить на продувку котла при работе паровоза, когда полностью открыт регулятор. Необходимо избегать подкачек воды в котел перед продувкой, так как это только ухудшает качество котловой воды. В этом случае получается, что мы выдуваем не грязную котловую воду, а несколько улучшенную, разбавленную.

Опыт эксплоатации паровозов на дорогах США полностью подтверждает большую эффективность продувки паровозов на ходу при большой форсировке.

Некоторые железнодорожные компании, наряду с периодической продувкой, какую мы применяем на наших паровозах, применяют также непрерывную продувку, при которой из котла во все время работы непрерывно отводится часть котловой воды и не просто выбрасывается наружу, а используется для подогрева питательной воды.

Кроме этого применяются самые разнообразные приборы как для верхней, так и для нижней продувки вплоть до полной автоматизации процесса продувки. В отношении установки подобных приборов на наших паровозах мы немного отстали, поэтому в этой области крайне желательны всевозможные рационализаторские и изобретательские предложения, которые с одной стороны облегчили бы труд паровозных бригад, а с другой стороны довели бы весьма сложный процесс регулировки качества котловой воды к надежному и безотказно действующему автомату.

В заключение необходимо подчеркнуть, что уже имеющееся оборудование для продувки котлов паровозов на наших железных дорогах вполне достаточно, чтобы наши паровозы работали лучше и эффективнее паровозов капиталистических стран, так как наши паровозы являются передовым образцом не только советского, но и мирового паровозостроения. На таких паровозах, врученных нашим лучшим людям передовым машинистам-папавинцам, можно делать поистине чудеса.

И. С. ПЕТРУШЕНКО—
машинист депо Курорт-Боровое.

ФИЛЬТРЫ БАКА КОНДЕНСАТА НУЖНЫ

Вопрос, поставленный в выступлении машиниста депо Омск т. Головачева— «Нужны ли угольные фильтры и фильтры бака конденсата на паровозе «СО» заслуживает серьезного внимания всех паровозников. Машинисты депо Курорт-Боровое, работающие на паровозах серии «СО», этот вопрос активно обсуждают.

Схема маслоотделения, предложенная т. Головачевым, проста. Она не требует больших затрат для переустройки бака конденсата, ее можно сделать в условиях каждого депо. Схема глубоко продумана и является наиболее рациональной.

Нет никакого сомнения, что т. Головачев, работая полтора года без фильтров и не имея признаков загрязнения котла маслом, добился замечательных успехов. Решают успех люди, овладевшие техникой, честно и добросовестно выполняющие свои гражданские обязанности, любовно и умело ухаживающие за паровозом.

Тов. Головачев в своем выступлении смело поставил вопрос, нужны ли при такой схеме маслоотделения фильтры как угольные, так и фильтры в баке конденсата на паровозе «СО». Об этом я хочу зысказать также свое мнение.

Новые угольные фильтры в начальной работе способны легко пропускать воду, нагнетаемую насосами в котел и в то

же время способны полностью впитывать в себя имеющееся в воде масло. Но угольные фильтры находятся все время под высоким давлением воды, от этого уголь слеживается, утрамбовывается, загрязняется и теряет свойства поглащения масла. В этом случае, оно вместе с водой, проходит через отдельные увеличенные поры в фильтрах.

Такие фильтры не только не приносят пользы, а наоборот, снижают производительность водяных насосов, расстраивают нагнетательную сеть и приводят к преждевременной порче водяных насосов.

Таким образом, угольные фильтры далеко не идеальны и в то же время смена их трудоемка. Из-за смены угольных фильтров паровоз надолго выходит из эксплуатации, не говоря уже о том, что в депо очень часто бывает перебой с углем для фильтров.

Я целиком и полностью поддерживаю предложение т. Головачева, что при перестройке маслоотделения по его схеме угольные фильтры не только излишни на паровозе «СО», но они являются препятствием для нормальной работы водяных насосов.

Совершенно другое дело с фильтрами бака конденсата. Здесь т. Головачев не прав, когда он предлагает снять и эти фильтры.

Машинисты-тяжеловесники водят поезда без единой остановки на всем плече — это 120—140 километров — при максимальной форсировке котла. Котел дает за три—три с половиной часа 3—3,5 десятка тысяч килограммов пара. Водяные насосы непрерывно находятся в действии, отчего вода в баке конденсата имеет быстрое движение. Кроме этого получается взбалтывание воды от движения поезда и непрерывного падения воды в бак из коллектора холодильника. Нечего и думать при этом, чтобы масло могло полностью выделиться из эмульсионного состояния в воде и всплыть на ее поверхность.

Мало вероятно, что поставленный в передней части котла маслос'емник близок к тому, чтобы гарантировать котел от загрязнения маслом. Задача фильтров в баке конденсата впитать в себя масло, имеющееся в смешанном состоянии с водой. Фильтры нужно беречь, чтобы с ними не соприкасалось масло, плавающее на поверхности воды, т. е. держать уровень воды в баке несколько выше фильтров.

Я предлагаю опустить фильтры в баке конденсата ниже, примерно на уровень 0,5—0,75 куб. м. воды. Этим мы удлиним срок службы фильтров и увеличим пробег паровоза между сменой фильтров.

Влияют ли фильтры бака конденсата на производительность водяных насосов? Абсолютно нет. И даже, наоборот, фильтры в баке конденсата гарантируют безотказную работу водяных насосов. Они предохраняют от возможного загрязнения конусов эжектора и попадания посторонних предметов, что может вызвать остановку вполне исправных насосов.

А ведь нам известно, сколько это доставляет хлопот паровозной бригаде.

Смена фильтров—несложный процесс, не вызывает длительного простоя паровоза, обеспечивает чистоту котла, поэтому нет никакой необходимости снимать их.

Тов. Головачев обосновывает необходимость снятия фильтров бака конденсата еще и тем, что смену фильтров отдельные машинисты используют как лазейку для записи ремонта паровоза. Это правда. Но значит ли это, что поэтому нужно убрать с паровоза фильтры бака конденсата? Конечно, нет. Ремонт паровоза при смене фильтров характеризует плохой уход паровозной бригады за паровозом, против чего нужно вести борьбу.

При смене фильтров паровозная бригада обязана производить ремонт паровоза, но все это должно сочетаться с простоем паровоза при смене фильтров, укладываться в норму простоя.

На паровозах серии М или Эр нет никаких фильтров, но отдельные машинисты все равно не выдерживают пробега между промывками и заезжают на межпоездной ремонт. Значит здесь виноваты не детали паровоза, что быстро сносились, а виноваты люди, что по-разгильдяйски ухаживали за паровозом.

Я целиком и полностью одобряю схему маслоотделения, предложенную т. Головачевым, согласен с тем, что не нужны угольные фильтры. Но фильтры бака конденсата нужны и даже необходимы.

Паровоз «СО»—это детище второй сталинской пятилетки. Паровоз «СО» является самым культурным, какие только знала история. При работе на паровозе «СО» требуется от паровозной бригады знание дела, строгость дисциплины, заботливый и культурный уход. У нас имеется немало машинистов, работающих на паровозах «СО», которые начинают овладевать техникой паровоза только тогда, когда им уже доверен этот локомотив. Этого нельзя допускать. Если бы мы, машинисты, все были такими мастерами своего дела, как т. Головачев, то наши паровозы были бы и чисты, не имели бы межпоездного ремонта и не имели бы фактов замасливания котла и секций холодильника.

Я считаю также целесообразным поставить задачу бороться за минимальное загрязнение пара маслом при работе машины.

Во-первых, нужно отрегулировать прессаппарат с минимальной подачей масла для паровой машины. Излишняя подача пара не только загрязняет пар, но и влияет на загрязнение золотниковых и поршневых колец. У нас некоторые машинисты добились того, что на 250 — 280 километров расходуют вискозина только по 4—4,5 килограмма, другие же 7—8 килограммов.

Из практического опыта известно, что на каждые 12—15 килограммов пара тратится для смазывания трущихся поверхностей в паровой машине от 1 до 2,5 грамма масла. А возьмем воздушный насос. Если примем расход масла за 3 процента в сравнении с расходом пара в паровой машине, то здесь получается очень большая загрязненность пара маслом. На 1—1,5 килограмма пара расходуется от 1 до 1,5 грамма масла.

В самом деле, конденсационная масленка, имеющаяся на воздушных насосах, самая расточительная, она расходует масло вне всякой связи с количеством ходов насоса. Масло расходуется даже тогда, когда насос и не работает, достаточно бывает незначительного пропуска пускового парового вентиля.

Эту масленку пора бы поставить в музей, а на смену ей поставить более экономную, которая бы подавала масло в зависимости от числа ходов насоса. Над разрешением этой задачи нам, паровозникам, следует подумать.

Н. ПОЛЯКОВ—машинист-папавинец Омского паровозного депо, орденоносец.

МОЙ СОВЕТ МОЛОДЫМ МАШИНИСТАМ

Работая на паровозе «СО» 19-1406, мы в течение всей зимы 1939-40 года не имели ни одного поражения в работе, легко преодолели зимние трудности.

В самые лютые морозы, в пургу и снегопады мы водили тяжеловесные поезда на высоких скоростях.

Бесперебойная работа локомотива давала нам возможность систематически перевыполнять задание по технической скорости, добиваться высокого среднесуточного пробега, водить поезда без дополнительного набора воды и экономить уголь.

Отличную работу в прошлую зиму обеспечили нам не только образцовая подготовка своего локомотива и папавинский уход за ним. Не меньшую роль в этом успехе сыграли также высокая дисциплина людей, работающих на паровозе, добросовестное отношение их к делу и строгое выполнение приказов наркома и инструкций по работе в зимних условиях.

Делясь своим опытом работы в прошедшую зиму, я в то же время хочу дать несколько практических советов особенно молодым и малоопытным машинистам, которым впервые приходится работать в зимних условиях на паровозах с конденсацией пара.

НЕ ЗАЗНАВАТЬСЯ

Опыт прошлой зимы наглядно показал, что отдельные машинисты, работающие не первый год на паровозе, возомнив себя «всезнающими» людьми, плохо готовились к зиме, плохо готовили паровозы. Такая беспечность сразу же, с наступлением первых морозов, резко сказалась на работе. На паровозах стали замораживаться секции холодильников, выходить из строя прессаппараты, не работали поплавки баков сырой воды и баков конденсата, контрольные приборы и т. д.

Все это приводило к пагубным последствиям. Дорого обошлась в прошлую зиму для нашей дороги «работа» таких машинистов-всезнаек.

Плох тот машинист, который недооценивает роль помощника и кочегара. Такой машинист всегда будет терпеть поражение в работе. И наоборот, когда на паровозе вся бригада будет работать слаженно и сплоченно, когда каждый член бригады будет четко знать круг своих обязанностей и честно их выполнять, тогда никакие трудности не страшны.

НАДО ДОВЕРЯТЬ, НО ПРОВЕРЯТЬ

Некоторые машинисты не доверяют своим помощникам уход за контрольными приборами. Такая боязнь не случайна. Об'ясняется она тем, что помощник не знает, как ухаживать и следить за работой контрольных приборов, а машинист его этому не учит.

У меня этого нет. За работой контрольных приборов на паровозе всегда следит помощник, а я контролирую его. Если помощник в чем-либо сомневается, он в любую минуту обратится ко мне за советом.

Каждый помощник обязан знать, что для большей экономии угля необходимо держать температуру воды в баке конденсата не ниже 80—95 градусов. Надо тщательно следить и за тем, чтобы помощник не допускал переполнения водой этого бака и низкого ее уровня. Уровень воды в баке должен соответствовать уровню воды, находящемуся в котле.

При заправке смазкой масленки турбины дымососа машинист обязан проследить за тем, чтобы помощник опробовал крепление и болты у подшипников, а в шахтах вентиляторов осмотрел гибкие соединения (лепестки).

КОЧЕГАР МОЖЕТ СДЕЛАТЬ МНОГОЕ

Нельзя предоставлять самому себе и кочегара. Надо помнить, что и кочегар может сделать многое для образцовой работы паровоза в зимних условиях.

За работой кочегара я также слежу тщательно. Это святая обязанность каждого машиниста, особенно в зимнее время. Надо, чтобы кочегар также хорошо умел регулировать водяным насосом уровень воды в баке конденсата, не переполняя его и не упуская ниже нормального. Это требуется особенно в тех случаях, когда кочегару доверяется отопление паровоза.

У меня кочегар, как и помощник, хорошо знает как пресаппараты, водяных насосов паровой машины, а также и буксы расходуют смазку. Это не лишне для него, хорошо и для меня.

Если так каждый машинист будет воспитывать свою бригаду, ему не будет страшна никакая зима.

Таким образом, мой первый совет машинистам — не зазнаваться, а передавать свой опыт бригаде, повседневно учить и воспитывать ее.

ЗНАТЬ УЯЗВИМОЕ МЕСТО

В зиму 1939—40 года, по опыту прошедших лет, мы главное внимание сосредоточили на тех деталях, которые больше всего «капризничают». Особое наблюдение я установил за работой водяных насосов. Чтобы насосы всегда были исправны, я внимательно слежу за подачей смазки. При заправке водяных насосов обязательно прокачиваем пресс-масленку. Заправку производим теплым вискозином. В случае перегрева воды в баке конденсата, мы разбавляем ее из бака сырой воды, не допускаем стука в водяной части насоса.

Внимательно следим за турбинным отделением, которое всегда находилось в чистом и культурном состоянии. На каждой промывке паровоза осматриваем масляный фильтр (сетку). По сетке всегда можно определить чистоту масла в масляном бачке.

Чтобы не допустить замораживания секций, нужно во-время регулировать приток воздуха через секции реверсом байпаса турбины вентиляторов.

Многие машинисты из-за боязни заморозить секции холодильников, при наличии верхних автоматических жалюзи, открывая регулятор не сразу открывали боковые жалюзи. От этого вода, под давлением неконденсированного пара, выбрасывалась через зазоры, имеющиеся в трубочках секций холодильников, оставалась в желобке и замерзала, не давая возможности при закрытии привода сорвать примерзшие стерженьки жалюзи. Это, в основном,и приводило к замораживанию секций холодильников, а затем обрыву стоек жалюзи, или же разрыву общей тяги привода.

Мы в данном случае, не открывая еще регулятора, сразу же открывали боковые жалюзи, так как при наличии верхних

жалюзи секции всегда достаточно бывают прогреты отработанным паром воздушного и водяного насосов и отработанным паром турбины и насоса.

СЛЕДИМ ЗА УРОВНЕМ ВОДЫ В БАКЕ

Перед отправлением всегда обязательно запускаем турбину вентиляторов острым паром.

Всей бригадой мы строго следим за тем, чтобы уровень воды в баке конденсата не был завышенным, что также ведет к замораживанию стерженьков жалюзи и секций холодильников.

Этого многие машинисты не делают. Страхуясь, как бы не остаться в пути без воды, набирают ее везде, почти у каждой колонки, дополна, что также приводит к замораживанию секций холодильников.

Как это получается? Выезжая на контрольный пост такие машинисты дотказу, заполняют бак сырой воды и, предварительно накачав полное стекло воды, перепускают в бак конденсата 2000-2500 литров и с этим запасом под'езжают под поезд.

При отправлении с поездом машинист, открыв большой клапан, сразу видит, что ему некуда девать сконденсированную воду. Машина и без того работает водой и качать ее некуда. Бак конденсата начинает переполняться и секции холодильников замораживаются.

При отправлении с поездом мы всегда смотрим, чтобы бак сырой воды был полным, а в баке конденсата было воды не более 1500 литров и половина в стекле для того, чтобы при открытии большого клапана не произошел унос воды в паровую машину. После этого, заправив топку, помощнику легче будет следить за уровнем воды в баке конденсата, так как в это время вода подойдет до предельного уровня и можно будет смело качать воду в котел.

КОНТРОЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ

Для того, чтобы уверенно работать на конденсационном паровозе в зимний период, надо хорошо следить за контрольными приборами и если они неисправны—не выезжать под поезд. В этом машинисту предоставлено полное право, надо только это право использовать.

У нас в практике не было такого случая, чтобы на паровозе не работали поплавки бака сырой воды, бака конденсата, манометр, аэротермометр, тахометр и пульсирующие манометры обоих водяных насосов. Плохо то, что в нашем депо не работают пирометры. Надо их обязательно восстановить, о чем должна позаботиться паровозная служба.

В зимнее время необходимо также правильно ставить на прогрев бак конденсата и перепускную трубу на паровозе, но необязательно пользоваться прогревом бака сырой воды. В баке с сырой водой, при наличии верхних автоматических жалюзи, вода прогревается всегда от шахт.

Несколько слов о прогреве бака конденсата и прогреве перепускной трубы. Некоторые машинисты, боясь, как бы не заморозить трубочки прогревов, открывают их излишне. В результате вода в баке от этого чрезмерно перегревается, и если бак полный, то ее через неплотности в нижних решетках секций выбрасывает наружу.

Во время хода поезда, если едешь с открытым регулятором, получается, что при нормальном обороте турбины вентиляторов температура воды в баке конденсата повышается. Видя это, некоторые из машинистов прибавляют реверсом число оборотов турбины, вследствие чего от чрезмерно большого притока воздуха, в особенности при езде с легковесным поездом, происходит замораживание секций.

Как в этом случае делаем мы? Прогревы у нас всегда открывались, чтобы можно было поддержать температуру воды в конденсационном бачке в 78—80 градусов. Перед отправлением прогрев убавляется с таким расчетом, чтобы не дать замерзнуть трубочкам прогревов. В результате даже при 3500—4000 оборотах турбины вентиляторов у нас всегда была вполне нормальная температура конденсата.

Кто из машинистов работал прошедшую зиму, тот наблюдал, что и при 6000 и даже 7000 оборотах турбины вентиляторов температура в баке повышалась. Получалось это потому, что чрезмерно были открыты прогревы и приходилось давать большое число оборотов турбины, чтобы охладить в баке конденсата воду. Отсюда происходило замораживание наружных трубок секций, и нарушалась конденсация.

НЕ БОЯТЬСЯ ТРУДНОСТЕЙ

В прошлую зиму приходилось наблюдать и такое явление, когда через 30—40 километров в баке конденсата повышалась температура воды. Через некоторое время из шахт через нижние решетки секций выступал пар над тендером. Это признак того, что передние ряды секций от парения паровой машины покрылись инеем (куржаком).

В таком случае мы обычно спокойно, не теряясь, перекрывались на малый клапан, закрыв перед этим жалюзи и прогрев секций. Иней оттаивал, и можно было ехать снова с нормальной конденсацией пара.

Нужно учесть и то, что если в летнее время парение от паровой машины вредно тем, что теряется конденсат, то в зим-

нее время к этому прибавляются еще два нехороших явления: плохая видимость и то, что пар покрывает секции инеем и нарушает конденсацию.

Вот почему каждый машинист должен подготовить свой паровоз к зиме так, чтобы не было никаких парений у паровоза.

Некоторые машинисты при первых же морозах начинают проявлять трусость. Это—самое плохое дело.

Есть у нас машинист Щуплецов. В прошлую зиму на его паровозе 19-549 были размерожены почти все трубочки секций. Получилось это потому, что, отправляясь в поездку и следуя с поездом, т. Щуплецов не давал нужного числа оборотов турбины вентиляторов и у него уже сразу, как с места отправления, так и в пути не получалось полной конденсации.

В результате пар, не сконденсировавшись, уходил через нижние решетки секций в шахты и наружу. Из-за этого через 10-15 километров приходилось открывать перепускной вентиль и пользоваться сырой водой.

Перед этим бак конденсата на его паровозе был переполнен водой, а так как последняя имела температуру в 100 градусов, то насосы ее не брали и вода из котла выходила в бак конденсата и переполняла его. Это приводило к замораживанию секций, и приморáживались приводы жалюзи, вследствие чего бригада не могла в нужный момент закрыть их.

НАСТОЙЧИВО ИЗУЧАТЬ ТЕХНИКУ

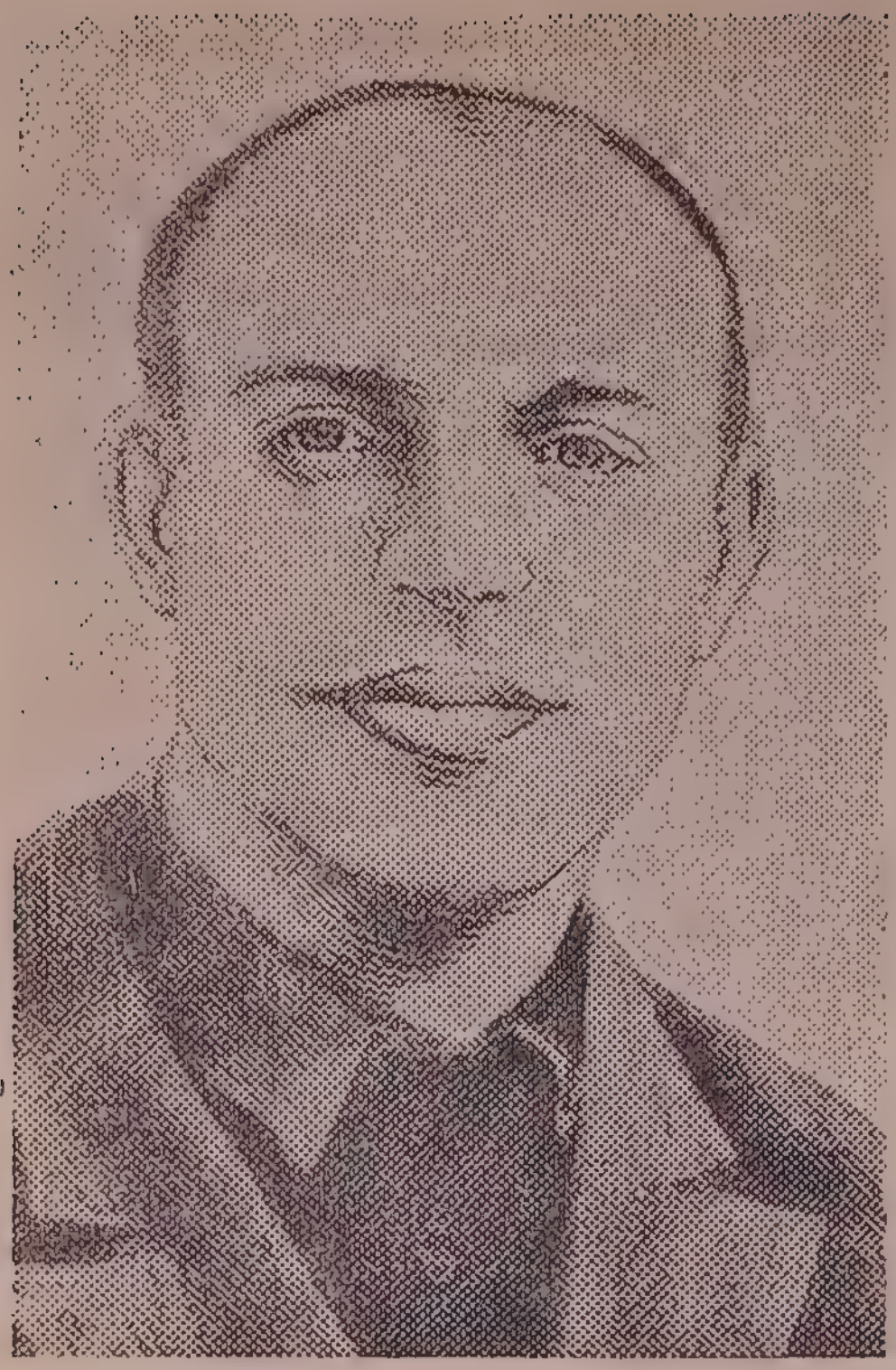
В данном случае, для того, чтобы узнать, какая на паровозе конденсация, мы всегда обращаем внимание на тендер. Если не идет через шахты пар, значит конденсация хорошая.

Многие из машинистов до сих пор не могут понять, почему на паровозе с конденсацией пара происходит замасливание секций. Такие машинисты чаще всего обижаются на тендер, в то время как, приняв паровоз летом, бригада ездила всегда с хорошей конденсацией и не обижалась на тендер. После того, как они проработали зиму, секции оказывались замасленными. Виноват здесь конечно не тендер, виноваты люди, работавшие на паровозе. Почему? В летнее время температура конденсата держится от 90—95 градусов, а при грязном наружном состоянии секций доходит до 100 градусов. Масло, попавшее вместе с паром в секции, стекает в бак конденсата. Для удаления масла достаточно иметь в баке боковые пробки.

Другое дело зимой, когда при наружном холодном воздухе в 35—40 градусов машинист может сделать температуру конденсата в 50 и даже в 40 градусов. При такой температуре

масло, попавшее с паром в секции, остается на стенках трубочек и если не делать продувку секций, то замасливания не избежишь.

От машиниста требуется — повседневно изучать технику конденсационного паровоза. Хорошее знание паровоза «СО», его богатейшей техники, есть одно из важнейших условий, обеспечивающих кривоносовскую работу в зимних условиях.



УТКИН—машинист депо Петропавловск.

КАК УДЛИНИТЬ СРОК РАБОТЫ ДЕТАЛЕЙ ПАРОВОЗА

Папавинское движение заключается в удлинении срока службы деталей паровоза, при использовании возможностей, зависящих только от паровозной бригады. Достигается это любовным отношением к паровозу, созданием нормальных условий для работы детали.

Для того, чтобы сохранить детали в нормальном рабочем состоянии и удлинить срок их службы, я после каждой поездки проверяю болтовые крепления рамы (остукиваю изнутри со стороны постановки гаек), межрамные крепления, годность скоб, подвесок, балансиров. Слежу за состоянием подшипников—буксовых, рессор, подвесок, не допускаю ослабления подбивки, имею хорошие фитили, содержу в чистоте масленки букс.

Крышки масленок букс на нашем паровозе плотно прижаты, это удлиняет срок службы подшипника. Чтобы не сработались рессорные подвески, нужно смазывать в направляющих скобах, так как здесь происходит трение. Крепить во-время буксовые клинья и смазывать через 4—5 поездок.

Поршневые сальники быстро срабатываются и начинают парить, когда за ними не ухаживаешь. Я часто, даже между промывками, перебиваю пылеуловительную набивку и этим

предохраняю кольца Кинга от попадания нечистот, сальники на паровозе не парят и никогда не требуют ремонта.

Дымососные колеса на моем паровозе работают 60—65 тыс. километров при норме 20—25 тысяч. Хорошо отбалансированное колесо, загражденное предохранительными щитками на пути отходящих газов, требуют от паровозной бригады следующих условий: топить котел только смоченным углем, регулярно пользоваться суппервераами, продувая трубы. Не допускать критического состояния турбины дымососов тем, что не давать максимального числа оборотов, правильно регулировать клапанами байпаса.

Самое главное сохранить бандажи. Начав работу на паровозе 19-565, я сделал пробег 44700 километров и потом довел его до 73000 километров при норме пробега паровоза между под'емками 35 тысяч километров.

Чтобы уменьшить нарастание проката бандажей, нужно не допускать боксования паровоза и, самое главное, предостерегать бандажи от выбоин при неправильном торможении. Когда под'езжаю под состав, то всегда даю песок и этим готовлю путь для отправления с поездом. Необходимо зорко наблюдать за такими местами, как стрелки, переезды и кривые и во-время подавать на них песок. Боксует паровоз и на под'емах. Здесь также нужно во-время давать песок и умело поставить паровоз на ход соответственно под'ему и весу поезда.

При соблюдении всех перечисленных правил по уходу за паровозом мы сохраним и продлим срок службы ответственных деталей.

А. ФЕДЕРЯКИН—машинист депо Омск.

ЗА БОЛЬШОЙ СРЕДНЕСУТОЧНЫЙ ПРОБЕГ

Для обеспечения кривоносовской работы нужно любовно, по-папавински ухаживать за локомотивом, следить за каждой деталью в отдельности не только во время работы, но и при ремонте в депо.

Как правило, за 2—3 дня до постановки паровоза на промывку я записываю предварительный ремонт. Передаю запись бригадиру комплексной бригады т. Иванову. При постановке паровоза знакомлю каждого слесаря с видом ремонта и указываю, на что нужно обратить серьезное внимание.

Во время промывки, как старший машинист, я не только смотрю за ремонтом машины, но также руковожу работой паровозных бригад, занятых на набивке сальников и т. д. Мне приходится тщательно принимать каждую отремонтированную деталь, чтобы во время поездки не допустить поломки части. В рейс паровоз подготовляется с большой тщательностью. Убедившись в его исправности, заявляю о готовности.

Я думаю обязательно добиться своевременного и точного заполнения технического паспорта моего паровоза, что введет в систему взаимозаменяемость деталей при промывочном ремонте.

Не доезжая до состава 10—20 метров, подаю на рельсы песок, чтобы при взятии состава с места не боксовала машина. Тут же открываю цилиндровые продувательные краны. После прицепки машины проверяю правильность сцепления, смотрю

на совпадение центров автосцепки вагонов. После соединения рукавов заряжаю магистраль, опробую тормоза. Помощник машиниста, заправляя топку, запускает свежим паром турбины газососов и вентиляторов. Отправляясь привожу состав в движение посредством плавного открытия регулятора. Как только достигается скорость до 5 километров, турбина газососа и вентилятор закрываются. Достигнув большой скорости, открываю большой клапан редуктора, становлю гайку реверса на один зуб по ходу для того, чтобы не допустить бросания воды из котла, после этого плавно перевожу реверс на 3—5 зубов. При ведении поезда по кривым на под'еме, а также по стрелкам, не допускаю боксования.

Следует отметить, что когда поезд идет по под'ему, особенно тяжеловесный, я не увлекаюсь дачей песка на рельсы, ибо это может посадить весь состав на песок, так как у большинства вагонов кольцевых маршрутов колодки подходят почти в притирку к бандажам, создают излишнее трение, вызывая растяжку.

Во время работы паровоза байпасы турбины газососа стоят в открытом состоянии, чтобы часть пара шла помимо турбины, уменьшая тягу и способствуя большей экономии топлива. Байпасы турбины вентилятора стоят, смотря по температуре, в баке конденсата, а также по профилю прохода поезда. Котел питаю водой температуры не менее 85—95 градусов.

Я всегда отдаю большое предпочтение точным приборам: термометру, масляному манометру и тахометру. Эти приборы у меня работают безотказно.

Следует обратить внимание на смазывание воздушных и водяных насосов. Очень часто некоторые машинисты допускают так называемый скрип и писк насосов. Это происходит оттого, что они не смазываются. Это является причиной порчи насосов. Воздушный и водяные насосы смазываю исключительно вискозином № 3, а воздушную часть минеральным маслом марки «МЛМ» через масленку.

При под'езде к станции всегда опробую тормоза кратковременным торможением, чтобы убедиться в их исправности. Заблаговременно снижаю ход, чтобы остановиться и не проехать сигнала остановки.

Благодаря правильному уходу за локомотивом мне удалось добиться езды с высокой скоростью и довести среднесуточный пробег локомотива более 500 километров.

Е. ТАРАБУКИН—машинист паровоза Карагандинского депо.

КАК МЫ УВЕЛИЧИВАЕМ МЕЖПРОМЫВОЧНЫЙ ПРОБЕГ ПАРОВОЗА

В декабре 1939 года на стахановском совете машинистов нашего депо, я и мой напарник т. Руссак взяли обязательство довести межпромывочный пробег паровоза до 10 тысяч километров при норме 3 тысячи и межпод'емочный до 50 тысяч километров, вместо 35 тысяч по норме.

Спустя месяц наш паровоз поставили на промывку. За это время он пробежал 10170 километров. Норма межпромывочного пробега была перекрыта втрое. Ставя свой паровоз на промывку, мы записали только 3 пункта ремонта: сменить 2 задних сцепных втулки, 2 центровых валика шарнирного соединения и осмотреть инжекторы.

С тех пор мы, на своем паровозе, систематически делаем пробег между промывками 7—8 тысяч километров.

Со времени последней под'емки наш паровоз пробежал 35 тысяч километров, а износ бандажей имеет всего 4 миллиметра. Взятое обязательство—довести межпод'емочный пробег своего паровоза до 50 тысяч километров мы также не только выполним, но и перевыполним.

Я полностью согласен с т. Головачевым, что обезличка—злейший враг паровоза. Как бы паровоз ни был хорош, стоит на нем допустить обезличку, все пропадает. Его за короткое время могут сделать калекой.

Работая старшим машинистом на паровозе 744-19, я с первого же дня поставил перед собой задачу ни в коем случае не

допускать обезлички в работе и ухода за паровозом. У нас нет такого болтика, за исправность которого не отвечал бы кто-нибудь из бригады. Каждый четко знает свое дело и честно выполняет его.

ЗНАТЬ ПРОФИЛЬ ПУТИ

По сравнению с другими участками, профиль пути на нашем отделении очень сложный. Начиная от границы станции Караганда-сортировочная вплоть до 49 раз'езда идет под'ем. В обратном направлении от ст. Анар и до 49 раз'езда тоже сплошной под'ем, достигающий на некоторых перегонах 10 метров на километр. Не лучше профиль пути и в сторону ст. Дарья.

Чтобы провести поезд по нашему участку без опоздания, не допустить боксования паровоза, обрывов, растяжек поездов, машинист прежде всего обязан знать профиль пути, по которому он ведет поезд, уметь во-время применить песочницу.

Работаю я в Карагандинском депо с 1936 года. Здесь и вырос до машиниста. Мой напарник т. Руссак имеет почти такой же стаж работы. Несомненно, за это время мы хорошо изучили профиль пути, а это обеспечивает нам то, что в любое время года, в любую погоду мы водим поезда с высокой технической скоростью, не имеем случаев обрыва или растяжки поезда.

Часто на перегоне между станциями Караганда-сортировочная—Солоничка, где имеется 10-тысячный под'ем, многие машинисты нашего депо не выдерживают установленной скорости, мы же водим поезда без опозданий. Достигаем мы это просто. Под'езжая к поезду на расстоянии приблизительно 50 метров, открываем песочницу и посыпаем рельсы песком. При взятии поезда с места дополнительно даем песок под все скаты, с таким расчетом, чтобы уже с самого начала обеспечить лучшее сцепление.

Как только паровоз взял состав с места, открываем большой клапан, ставим отсечку на 4 зуба, даем полную форсировку котла. Паровоз сразу набирает ход.

Другие этого не делают. Они открывают большой клапан и дают полную форсировку котла, когда «раскачивают» состав и на это у них уходит 5—6 минут. Следовательно, они уже теряют время и уменьшается расстояние, которое нужно было использовать для разгона. В результате, возможности для преодоления под'ема не используются.

Во время хода поезда, чтобы не допустить боксование паровоза, на протяжении всего под'ема пользуемся песочницей. Причем открываем песочницу с перерывами, так как если держать песочницу все время открытой, мы не сможем получить необходимого количества песку. Воздух, находящийся в главном резервуаре, соединенный с трубами воздушной песочницы,

беспрерывно будет поступать в коробку песочницы, распылять песок и не даст ему возможности скопиться в достаточном количестве.

Другое дело когда открываем песочницу с перерывами. Этим мы приостанавливаем доступ воздуха в коробку песочницы и песок успевает заполнять ее. Конечно, много песку давать не следует, так как может получиться дополнительное сопротивление и паровозу будет тяжело вести состав.

Подобное применение песочницы дало нам возможность избежать боксования паровоза, сохранить бандажи от преждевременного износа.

ЛЮБОВНО УХАЖИВАТЬ ЗА ПРЕССАППАРАТОМ

На нашем паровозе прессаппарат работает уже 35 тысяч километров без ремонта. Это безусловно является результатом ухода. Каждый раз перед заливкой смазки, мы продуваем сетку прессаппарата и тем самым предохраняем его от засорения посторонними предметами.

По-моему, каждому паровознику известно, что прессаппарат работает только на ходу поезда. Во время же стоянки он не работает. Скопившаяся на ходу смазка на стоянке не держится на частях паровоза, а стекает. Это ведет к тому, что после стоянки на остановочном пункте, паровоз больше километра идет с несмазанными золотниками и поршнями, так как прессаппарат в состоянии заполнить смазкой все турбопроводы после 16 оборотов и только на 17 обороте смазка поступает в цилиндры. Все это вызывает преждевременный износ частей паровоза.

Чтобы не допускать работы золотников и поршня без смазки, мы перед отправлением поезда прокручиваем прессаппарат вручную до 20 оборотов. Трубки прессаппарата заполняются смазкой, она идет в цилиндр, смазывает золотники, поршни. Предварительное прокручивание прессаппарата обеспечивает нормальнное смазывание деталей сразу же как только паровоз приходит в движение.

КОТЕЛ — ДУША ПАРОВОЗА

Практика показала, что чем лучше ухаживаешь за котлом, тем больше увеличивается межпромывочный пробег паровоза, удлиняется срок службы машины и ходовых частей.

Наш паровоз не имеет конденсационного оборудования. Котел питаем исключительно сырой водой. Ясно, что такая вода имеет массу примесей, отрицательно влияющих на состояние котла. Следовательно, чтобы сохранить котел от накипи, нужно правильно питать его антинакипином, чаще продувать.

Обычно, следуя с поездом до ст. Анар и обратно, мы пополняем тендер водой на станциях Нуринск, Осокаровка, Шокай. 6 литров антинакипина, полученные в основном депо мы делим на 6 равных частей и каждый раз, при пополнении тендера свежей водой, вливаем в него порцию антинакипина.

Продувку котла мы производим в основном и оборотном депо, на стоянках при наборе воды и по возможности в пути следования. Для продувки котла мы имеем 4 крана Эверластинга, пятый кран теплой промывки, расположенный в цилиндрической части котла. Им мы пользуемся в основном и оборотном депо для снятия шлака с поверхности воды.

Продувку производим так: отцепившись от поезда по пути под снабжение паровоза, накачиваем в котел полное стекло воды. Пока снабжаем паровоз углем, вода в котле устаивается. Давление пара снижаем до 6—7 атмосфер.

Продуваем котел через 2 крана, поочередно. Держим кран в открытом состоянии не менее 10 секунд, закрытом—такое же время. Продувку котла продолжаем до тех пор, пока не израсходуем в котле всю воду.

Безусловно, из всех резервов, которые хранит наш паровоз, мы взяли небольшую долю. Однако и это дает уже неплохие результаты. Достаточно сказать, что только за апрель мы сэкономили на ремонте паровоза 3.503 рубля государственных средств и 16,5 тонны топлива.

Я. ДЮБАНОК, машинист Карагандинского депо.

МОЙ ОПЫТ РАБОТЫ НА ПАРОВОЗЕ „СУ“ 208-36

Одним из ярчайших свидетельств новой техники, которой за годы сталинских пятилеток большевистская партия и советское правительство вооружили наш социалистический транспорт являются наши отечественные мощные локомотивы. Стахановское движение помогло нам освоить эти важнейшие механизмы и заставить их безотказно действовать долгие годы. Но все резервы еще не исчерпаны. Есть возможности из техники выжать дополнительные средства на пользу нашего отечества и счастливого советского народа, взять от техники все, что она может дать. Решающую роль в этом играет папавинское движение. Оно, это движение, преследует цель продлить срок действия деталей сложного механизма.

Расскажу немного о своей работе по методу Папавина. Когда я окончил курсы машинистов при управлении дороги, меня послали в Караганду-сортировочную. Здесь мне дали товарный паровоз на котором я работал хорошо, достигал все лучших успехов. Меня вскоре перевели на пассажирский паровоз 208-36. Я был уверен, что и этот паровоз в моих руках будет работать безотказно. Ведь человек на все способен. Если он любит труд, свое дело, то у него и локомотив будет так же чист и исправен, как мысль человека. Я применил советы луч

ших людей, знающих передовую технику, пользовался всем, что улучшало работу локомотива.

На этом паровозе я уже третий год. Хорошо его изучил. Я знаю, когда и что нужно подкрепить, на какую деталь нужно чаще обращать внимание. В этом-то и успех моей работы.

Движущие части паровоза любят плавную работу, а чтобы это было так, нужно во-время крепить и знать что крепить. Ставя паровоз на плановый промывочный ремонт, я никогда не забывал, чтобы на моем паровозе центровали дышла. От под'емки до под'емки я работал без центровки дышел. Бывали случаи ослабления лобовой половинки подшипника, но я всегда во-время производил этот ремонт своими силами.

Такое же положение и с шарнирными валиками паровоза. Они безотказно работают в течение двух лет, и ни один из них не ремонтировался. Надо уметь с ними обращаться. Некоторые машинисты крепят валики кувалдой. От этого обиваются хвостовики, и получается срезание шпонок. Я креплю от усилия своей руки, без посторонней силы удара. Но и это мне приходится делать редко, потому что шарнирные валики всегда тщательно смазаны.

Большинство машинистов зимой применяет твердые виды смазки. Движение, дышла работают на твердой смазке «грызь». Я при сильном морозе, прежде чем впрессовать «грызь», заставлял помощника сначала заправлять вискозином, чтобы палец и подшипник сразу окунулись в мягкую смазку, а потом добавлял «грызь». Этим самым я берег от преждевременного износа пальцы и подшипники.

Кулисное движение в течение всего времени работает без дефектов. Большая заслуга в этом принадлежит помощнику машиниста. Он во-время сменяет закатавшиеся фитили, промывает отверстия и по правилам заправляет их смазкой. Ведь бывает так, что неряшливый помощник, который не любит паровоз, берет масленку, польет сверху, и как будто все в порядке, машина смазана. В пути же получается, что заваривает валики, кулисные камни и т. д. Это негодная практика, которую нужно изжить. Поршни и золотники требуют, чтобы пресс подавал смазку бесперебойно, только тогда может быть обеспечена безотказная работа золотников и поршней.

Встречаются и такие факты, когда в золотниковых штоках срывает гайки. Это больше получается у нерадивых хозяев, которые бьют смаху, не щадя их. Они быстрым течением дают пар, от этого получается сильный удар об упорные шайбы. Впоследствии расстраивается вся система скреплений, срывает гайки. Чтобы этого не было, нужно делать так: впуск пара производить плавно, чтобы раздвиг золотников получался

спокойный, без ударов. На моем паровозе золотники и поршни проходили от под'емки до под'емки без ремонта, потому что за всеми деталями был надлежащий уход.

Мой паровоз от под'емки до под'емки сделал 87 тысяч километров, не имея ни одного случая расплавления буксовых подшипников. Добивался я этого тем, что за буксовым хозяйством следил, как за своим глазом.

У помощника вошло в привычку: коль паровоз стал на промывку, то всем буксам обязательно делать подбивку, промывать фитили, менять негодные, очищать верхнюю часть буксы от собравшейся грязи и разных осадков. Избежание лишнего ремонта букс, благодаря такому уходу, позволило сэкономить большие средства.

Я хочу сказать, что тщательный уход за каким-либо аппаратом или движущимся механизмом на паровозе предупреждает случаи порчи паровоза. Работая на данном паровозе, я задавался целью удлинить срок работы деталей и приборов, так, например, инжекторы от под'емки еще не ремонтировал, кроме единичных случаев притирки питательных клапанов.

Питательный прибор любит спокойную работу, подачу в котел чистой воды без посторонних предметов. Чтобы было именно так, нужно за этим следить, во-время промывать водяной бак, после промывки машинист должен следить, чтобы при наборе угля были всегда закрыты водонаборные люки, чтобы в них не попадал уголь и посторонние предметы. Ведь был случай, когда при ремонте инжекторов на одном паровозе вытащили концы, а в них были мелкие деньги. Кочегар набирал воду и из кармана выронил свои концы с деньгами, сетки не было, и они из тендера попали в инжектор. Поэтому и получается отказ работы инжектора ввиду небрежного отношения самих бригад.

Чтобы не получалось осадка накипи на питательных трубах, я, после охлаждения паровоза, отнимаю водозапорные вентили, беру брандсбой и промываю питательные трубы. Питательные клапаны работают всегда без ремонта по 25 тысяч километров.

От слесаря, который выполняет ремонт, инжекторы я принимаю лично. Если притирка сделана недоброкачественно, заставляю делать вторично, чем добиваюсь удлинения срока полезного действия инжектора.

Немного об уходе за тандем-насосом. Насос у нас проработал 57 тысяч километров без ремонта. Это достигнуто опять-таки хорошим уходом. После ремонта я сам принимаю насос и дальнейший уход за ним не передоверяю никому, не допускаю смазывания его мазутом. Бывали случаи,

когда нехватало нужной смазки, в таких случаях я всегда даю распоряжение помощнику мазать вискозином, а смазку воздушного цилиндра произвожу вискозином, смешанным с мазутом. Раньше я сомневался в качестве такой смазки, но затем на практике убедился в ее пригодности и думаю, что вискозин № 3 для смазки насоса паровой части ничуть не лучше обыкновенного вискозина.

Не нужно допускать парения вокруг насоса, которое приносит вред для воздушного провода. Я всегда в депо продуваю главный резервуар от осадков воды и отработанного масла, поэтому в течение всей зимы не имеем случаев замораживания магистрали.

Кран машиниста тоже работает все время без ремонта лишь потому, что я сам периодически тонким слоем масла промываю и смазываю золотник и управительный поршенек. Этим я обеспечил бесперебойную работу крана в течение всей зимы.

До сего времени на моем паровозе не было ни одного случая течи связей паровых и дымогарных труб. Паровозная бригада зорко следит за котлом, производит подрезку топки на малом давлении (6—7 атмосфер), дымовую коробку всегда чистит, чтобы встречный ветер не попадал туда.

Я учу своего помощника, как правильно отапливать паровоз. Часто бывает, что от неправильного забрасывания уголь попадает на арку и нижний ряд труб, заносит их высоким слоем. От этого трубы не получают равномерности и полного нагревания, что приводит к течи труб. Мой помощник при забрасывании в топку держит лопату ниже, чтобы угол лопаты имел правильное направление и не получалось скопления угля на арке.

Во время промывки я заставляю бригаду очищать боковые колосниковые балки от скопившейся мелкой золы, которая при охлаждении паровоза впитывает в себя влагу и, близко прикасаясь к стенкам нижней части топки, производит окисление металла (ржавчину), в результате быстро снашивается низ топки. Чтобы этого избежать, рекомендую на промывках тщательно очищать и удалять эти массы, следить за очисткой топки и огневой решетки от сажи.

После смены дымогарных труб у нас бывает большая эпидемия течи труб. На моем паровозе однажды сменили несколько труб. Я заметил, что котельщики, срубая бурты, не отжимают трубы, а выбивают их тяжелыми ударами кувалды. Это сильно отражается на соседних здоровых трубах, получаются обрывы, заварки и труба дает течь. Я запретил так выбивать трубы, их сначала отжали и легко вынули. Машинистам при постановке труб нужно обращать внимание на за-

чистку отверстий и подготовку труб для постановки. Если будем следить за процессом их постановки, то никогда они течь не будут.

Я на своем паровозе в суровую зиму никогда не имел никаких затруднений, работал по два месяца без захода в депо на межпоездной ремонт. Когда паровоз ставил на промывку, я был уверен, что котел будет чист.

Регулярно применяю антинакипин, продуваю котел. Особенно часто продуваю котел паровоза через кран, который находится на цилиндрической части котла. На поверхности воды находится хлор, который мы выпускаем. От этого жесткость уменьшается, и котел избавляется от загрязнения.

Перед паровозниками поставлена задача ездить с высокими техническими скоростями на любых углях, применять шлакоотсев и изгарь, экономить топливо. Это зависит не только от машинистов. Работа топливных складов и деповских лабораторий должна стоять на уровне работы машинистов-криворожцев.

Высокое качество ремонта должно способствовать лучшей работе паровоза. Каждая неплотность дымовой камеры, парение сальников, люков, вентиляции, элементов, пароработчих труб, неплотность золотниковых и поршневых колец—все это ухудшает работу машины и неизбежно ведет к пережогу топлива. Чтобы не получалось этого, нужно настойчиво следить, чтобы не было таких дефектов. Нужно знать сортность углей, овладеть техникой отопления. Я на своем паровозе не имел случаев пережога топлива, и наоборот, экономлю не менее 16 тонн в месяц.

Хочу сказать об удлинении срока действия бандажей. Я сделал своим паровозом 87 тысяч километров пробега без обточки. Для этого нужно соблюдать элементарные правила. При трогании состава с места нужно плавно открывать регулятор, не допускать боксования, иметь всегда исправную песочницу, во-время ее приводить в действие. При этих условиях можно пройти от под'емки до под'емки не 50, а 100 тысяч километров.

В дальнейшем, применяя папавинские методы работы, буду добиваться удлинения срока полезного действия своего паровоза и всех его деталей, буду свой опыт передавать отстающим.

Н. ПОДКОВИЧ, инструктор отдела подготовки кадров.

ПОВЫСИТЬ РОЛЬ ТЕХНИЧЕСКИХ КАБИНЕТОВ

Организованная отделом подготовки кадров сеть стахановских школ, лекции стахановцев, технические конференции оказывают железнодорожникам большую помощь в освоении техники на различных предприятиях нашей дороги.

В депо Барабинск технический кабинет (заведующий . Клинкевич) провел большую работу по борьбе с браком.

Машинист т. Смирнов в течение продолжительного времени допускал брак в работе (растяжки, обрывы, опоздания оездов, порчи паровоза). Технический кабинет изучил причины брака. Они заключались в том, что т. Смирнов не имел остаточных знаний и опыта в работе. Получая индивидуальные консультации, т. Смирнов повысил свои знания, привел в бразцовый порядок паровоз и сейчас работает без брака.

Машинист т. Яцун в декабре и январе допускал частые обрывы, растяжки поездов. При индивидуальной помощи технического кабинета т. Яцун не только ликвидировал обрывы и астяжки, но и перенял опыт работы лучших машинистов, освоил вождение тяжеловесных поездов.

Проведенная стахановская школа по изучению опыта работы токаря т. Селиванова внесла в работу токарного цеха новое ционализаторское усовершенствование в резании золотнико-

вых колец. Тов. Селиванов применил специальную держалку с 3 резцами, которые устанавливаются друг от друга на ширину кольца. Введение этого усовершенствования увеличило выработку до 450 — 500 процентов.

На производственно-технической конференции в депо Омск, проведенной по вопросу об удлинении срока службы паровоза, выступил со своими предложениями и опытом работы машинист т. Головачев. Эта конференция внесла ряд новых ценных предложений. Сейчас технический кабинет депо Омск работает над развитием этой мысли дальше, чтобы помочь т. Головачеву правильно технически обосновать его ценные начинания и предложения.

Неплохие технические кабинеты в Петропавловске, Боровом, Исилькуле, Купино. Их работа по распространению и внедрению лучшего опыта работы заслуживает внимания.

Но имеются и пробелы в работе технических кабинетов. В депо Ишим технический кабинет (заведующий т. Ердаков) применяет устарелые формы технической пропаганды. Он не оказывает рабочим практической помощи в разрешении технических вопросов, стахановские школы не организованы. Хуже того, имеются факты неправильного понимания и изложения среди паровозных бригад и даже среди инженерно-технических работников сущности метода т. Папавина. Работа технического кабинета — на самотеке.

Велика роль технических кабинетов в распространении и внедрении стахановско-кривоносовского и папавинского движения. Из года в год затрачиваются колоссальные средства на оборудование кабинетов наглядными пособиями, макетами, экспонатами, деталями. Мастерская наглядных пособий оснастила технические кабинеты действующими моделями насоса Тандем, элементов пароперегревателя трех систем. Изящно изготовлены модели турбины воздушных вентиляторов, турбины газососов и т. д. Все это ценное оборудование подчас не используется и лежит мертвым капиталом.

Надо покончить и с таким положением, когда на дорогие технические конференции, стахановские школы проводятся без увязки с техническим кабинетом. Это вызывает разнобой в работе, снижает эффективность стахановских школ.

А. СЛЮНЬКО, машинист
депо Петропавловск

КАК МЫ ПРЕДОХРАНЯЕМ СЕКЦИИ ОТ ЗАМОРАЖИВАНИЯ И ЗАМАСЛИВАНИЯ

Основное преимущество паровозов «СО» с конденсацией пара заключается в том, что отработанный в паровых машинах пар с помощью холодильников превращается в воду с температурой 85—95 градусов. Горячая вода собирается в баке конденсата и вновь используется для питания котла. Этот кругооборот воды повторяется несколько раз. Поэтому паровоз имеет возможность делать пробег до 1000 и более километров без дополнительного набора воды.

Но правильный кругооборот воды, ее превращение в пар и обратно в воду, возможен только в том случае, если правильно работают секции холодильника, когда они не замаслены, а зимой не заморожены. На нашем паровозе «СО» № 19-1087 секции холодильника работают около полуторых лет. За это время паровоз прошел две под'емки, но секции холодильника ни разу не ремонтировались. Когда паровоз становился на под'емочный ремонт и вскрывали верхние коллекторы, то оказывалось, что секции холодильника совершенно чисты, маслом не забиты, как это имеет место на некоторых других паровозах. Они требовали лишь небольшой промывки для удаления тонкого налета смазки.

Как мы добились успеха в продлении срока работы секций холодильника на нашем паровозе?

Секретов здесь никаких нет. Все дело заключается в пра вильном и добросовестном уходе за паровозом, и особенн за секциями холодильников. Особого внимания они требуют себе потому, что зимой, при недостаточном внимании к ним, он замораживаются, трубки лопаются, ряд секций выходит и строя, а это нарушает нормальную конденсацию. Паровоз размороженными секциями холодильника вынужден чаще ос танавливаться для набора воды. Таким образом теряется ос новное преимущество паровоза серии «СО» — малый расхо свежей, питание конденсированной водой.

Чтобы предотвратить размораживание секций холодиль ника, нужно при каждом закрытии регулятора, независимо о температуры окружающего воздуха, закрывать шлюзы кон денсаторов, чтобы дать им охладиться.

Зимой при продолжительных стоянках на станциях я ка можно больше воды перекачиваю из бака конденсата в котел Полностью открываю вентиль прогрева бака конденсата ост рым паром и доотказа подымаю клапан байпаса турбины вен тиляторов. В этом случае пар проходит в змеевик бака кон денсата и прогревает имеющийся там конденсат.

Кроме того, пар частично проходит через отверстия змееви ка и обогревает бак конденсата, после чего попадает в нижни водосборный коллектор, прогревает его и нижние концы тру бок секций холодильника. Пар же от насоса и динамки про ходит через трубу мятого пара и поднятые клапаны байпас турбины вентиляторов, попадает в верхний коллектор, обогре вает его и проходит в трубки секций холодильника сверх Благодаря этому секции холодильника хорошо прогреваются не подвергаются замораживанию.

При отправлении с поездом вентиль прогрева бака конденса та я прикрываю, чтобы не произошло замораживания трубки подводящей к змеевику острый пар. Клапаны байпаса держ открытыми до тех пор, пока температура воды в конденсаци онном баке не подымется до 85—95 градусов. После этог клапаны постепенно опускаются и устанавливаются на таку высоту, чтобы обеспечить соответствующее число оборото турбины вентиляторов.

Жалюзи холодильников при отправлении с поездом находят ся в закрытом положении и открываются тогда, когда поез разовьет скорость до 5 километров. При очень низкой темпе ратуре воздуха открытие жалюзи произвожу постепенно и н с обеих сторон сразу, а с одной подветренной стороны. Дл этого руководствуюсь показанием температуры воды в кон денсационном баке и сигнальными трубками. Это дает возмож

сть все время держать секции холодильника заполненными
ром, а к прогретым секциям смазка не пристанет и будет
ходить вместе с паром через трубки холодильника в ниж-
й коллектор, а из него—в бак конденсата.

Зимой, при низкой температуре воздуха, необходимо нижние
ды жалюзи выключить и держать их в закрытом положении.
ри этом у первых трех секций выключается 4 ряда, у после-
ющих трех секций — по 5 рядов и у 7, 8 и 9 секций — по
рядов жалюзи.

Для предотвращения от замасливания секций холодильника
обходимо уделять особое внимание работе прессмасленок.
дь замасливание секций означает, что прессмасленка насто-
ко сильно подает масло в цилиндры и золотники, что оно
м полностью не используется и излишки его уносятся вместе
мятым паром в секции. Необходимо подачу смазки прессмас-
нкой отрегулировать так, чтобы масло подавалось в мини-
льном количестве, но вполне достаточном для смазки ци-
ндров и золотников. Это осуществляется путем перестанов-
валика в поводке прессмасленки.

На моем паровозе тяга прессмасленки соединена с послед-
м отверстием поводка. Следовательно, масленка отрегули-
вана на самую минимальную подачу. Это предохраняет
кции холодильника от замасливания и сокращает наполо-
ну расход смазки. Если норма масла установлена в 2,2 ки-
ограмма на 100 паровозо-километров, то мы расходуем толь-
о 1,1 килограмма.

При работе паровоза трубки секций холодильника с наруж-
й стороны часто покрываются налетом смазки и грязи. Поэ-
му летом для обеспечения нормальной конденсации пара их
ждую промывку необходимо промывать горячей водой и за-
м продувать сжатым воздухом из шахты.

Во время работы паровоза также необходимо постоянно
едить за работой маслоотбойника. Надо во-время продувать
аслоотбойник и не допускать скопления на нем смазки. На
аждой промывке необходимо отнять клапан маслоотбойника,
смотреть и очистить его от смазки.То же относится и к во-
оотбойнику. Часто этому агрегату не уделяется достаточного
имания, тогда как он, как и маслоотбойник, способствует
стичному отделению масла от отработанного пара.

В заключение необходимо подчеркнуть, что только правиль-
ый и добросовестный уход обеспечит продолжительную хоро-
ую работу паровоза, предохранит секции холодильника от
масливания и замораживания, а этим самым продлит срок их
ужбы.

А. БОЛОТОВ, машинис
пассажирского паровоза д
по Купино

ПО-ПАПАВИНСКИ УХАЖИВАЕМ ЗА ЛОКОМОТИВОМ

Для того, чтобы работать без брака и аварий, машинист до
жен хорошо знать свою машину и ее механизмы. Нужно п
папавински ухаживать за локомотивом, предупреждать пре
девременный износ деталей, удлинять срок их службы. Толь
при соблюдении этих условий каждый механик может раб
тать безупречно.

За 9 лет работы на пассажирском паровозе я не имею ни о
ного случая задержки поездов и брака в работе. Машину с
держу в образцовой чистоте, и она работает безукоризнен
Межпромывочный пробег доведен до 7 тысяч километров п
задании 4 тысячи километров. В каждую поездку эконом
от 8 до 10 процентов топлива.

Перед собой и своей бригадой я поставил задачу—уделя
исключительное внимание локомотиву. При приемке паров
из депо внимательно осматриваю буксовые клинья, экипажну
часть. Качество скреплений узнаю по звуку, остукивая их сле
ка молотком. Если буксовые клинья укреплены хорошо, знач
дышловые подшипники имеют равномерную насадку и
время работы никогда не будут греться.

Особенно большое внимание уделяю работе прессаппарата. суда для смазки всегда чистая, смазку пропускаем через мбированную сетку.

Пропуская чистую смазку через прессаппарат, мы удли- ем полезную работу поршней и золотников, предупреждаем от задира.

При осмотре поддувала проверяю, не подгорели ли шплин- колосники, так как, не убедившись в их исправности на те, во время хода паровоза можно допустить провал огня топке.

Пока я делаю генеральный осмотр паровоза, мой помощ- т. Андриенко смазывает машину. Если обнаруживается не- правность, сразу же ее устраняем. Кроме того, помощник пит болты ходовых частей, дышла. Кочегар т. Резниченко моим наблюдением заливает буксы. Чтобы не ржавели ва- ки тормозных тяг, он смазывает их мазутом.

Когда локомотив прицепляется к составу, я тщательно про- яю правильность сцепления фаркопфов. После пробы авто- мозов узнаю у автоматчика о количестве тормозов, их дей- ительное нажатие на ось. Чтобы избежать рывков поезда отправлении, медленно открываю регулятор, а помощник водит в действие песочницу.

При следовании в пути, чтобы не допустить осадков уго- ой пыли на движущиеся механизмы, смачиваем уголь, на- дящийся в тендере. В котле держим полное давление пара. мощник т. Андриенко оказался большим мастером своей фессии. В топке он держит тонкий и ровный слой огня.

Чтобы удлинить срок службы деталей, на каждой останов- осматриваем механизмы, крепим их, а кочегар проверяет стояние букс, действенность фитилей.

Во время работы паровой машины и усиленной форсиров- котла вся грязь подымается вверх. Поэтому мы делаем не- одолжительную продувку котла во время хода поезда и этим гко удаляем накипь и изгарь. Регулярно также применяем нтинакипин.

По прибытии в оборотное депо производим очистку дымо- й коробки от изгари, после чего подрезаем топку. Шлак в ддувале заливаем водой, чтобы при очистке топки пыль не грязняла ходовые части. –

Осматривая машину, обтираем движение, кулисный ме- низм, проверяем, нет ли трещин. Кочегар обтирает котел, му и скаты. На экипировку паровоза мы затрачиваем один с, тогда как по норме установлено 1 час 20 минут. Кроме ого мы регулярно в оборотном пункте производим продувку

котла попеременно через боковые и передний краны. Продуваем воздушные резервуары и воздушную магистраль.

На основе слаженной работы с диспетчерами, кондукторской бригадой, заключая договоры на одну поездку, я добился выполнения технической скорости 43,5 километра в час при задании 40 километров.

Г. М. ЕСТАРОВ, инструктор-теплотехник Петропавловского паровозного отделения

НЕСКОЛЬКО ПРАКТИЧЕСКИХ СОВЕТОВ МАШИНИСТАМ

Заочная техническая конференция вызвала большой инте-ес к папавинскому движению среди работников нашего депо, го, безусловно, является дальнейшим толчком к внедрению тахановских методов труда.

В своих статьях передовые машинисты дороги уже говорили, ак они добились удлинения службы отдельных деталей паро-озов. Однако о котле паровоза, о правильном пользовании ан-инакипином на конференции почти никто не выступал, а ведь отел — это сердце паровоза.

Освоив технику применения антинакипина и правильной истематической продувки паровозных котлов, лучшие маши-исты добиваются удвоенных и утроенных пробегов паровозов ежду промывками. К таким машинистам в нашем депо преж-е всего относятся тт. Семкин, Слюнько, Перминов, Уткин.

Паровозные котлы их паровозов имеют прекрасное состоя-ие, не смотря на то, что Петропавловск имеет чрезвычайно есткую воду, особенно в зимние периоды. Например, вода, абираемая паровозами на ст. Горбуново, имеет до 59 градусов есткости, вода реки Иртыш — до 30 градусов. Однако при юбовном уходе за котлом даже такая вода не приносит вреда.

Среди машинистов не перевелись еще люди, безответственно относящиеся к паровозному котлу. Взять, к примеру, машиниста Курявского. Его паровоз, с ведома руководства депо, неделями стоял в горячем состоянии в ожидании ремонта. В топке котла образовались выпучины.

У ряда машинистов еще существует мнение, что применению антинакипина не стоит уделять большого внимания. Базой для этого мнения служит то, что большинство паровозов работает на кольцо, питаясь водой в Исилькуле из реки Иртыш, а в Макушино — из реки Тобол. На самом же деле это мнение совершенно неправильное.

Машинисты, не уважающие антинакипин, забывают, что при всех благоприятных условиях питательная сырая вода имеет минимум 10 градусов жесткости. Специалист по внутрикотловой обработке воды т. Виноградов по этому поводу пишет:

«Если принять жесткость питательной воды, равную 10 градусам, и в накипе будет 75 процентов углекислого кальция и 20 процентов сернокислого кальция, то при испарении одного литра воды жесткостью в 10 градусов на поверхности нагрева будет отлагаться примерно 200 миллиграммов накипи».

Значит антинакипин нужно применять даже и при том условии, если в Петропавловске будет работать водосмягчитель.

Паровозные котлы должны быть абсолютно чистыми, а для этого нужно наладить антинакипинное хозяйство. На каждом паровозе, работающем на кольцо, нужно иметь запасные бидоны для антинакипина. Ни в коем случае нельзя допускать перебоев в снабжении паровозов антинакипином из-за отсутствия каустической соды.

Каждый машинист должен поставить на паровозе строгий режим продува котла и обязательное выщелачивание котла перед промывками.

По этому делу у нас в депо до сих пор еще не закреплено ответственное лицо, а дежурные по депо и их помощники считают, что в их обязанности контроль за выщелачиванием котла не входит. Машинисты-инструкторы чаще всего считают, что их дело — знать, доведен ли поезд благополучно и с нагоном, а пройдет ли паровоз процесс выщелачивания или нет— это их мало интересует и остается на совести одного машиниста.

Прекрасное рационализаторское предложение внес инженер техбюро т. Савин в дело усовершенствования маслоотбойников. Поставленные им маслоотбойники на паровозах

№№ 19-467 и 19-500 дали хорошие результаты. Наличие масла в котлах сведено до минимума, а в паровозе № 19-467 абсолютно отсутствует.

Не менее серьезное внимание должно быть уделено чистоте топок паровозов со стороны огня. Не нужно забывать, что ежегодно в силу коррозии заводы и железнодорожные депо расходуют до 20 тысяч тонн металла. Паровозники, содержащие в чистоте поверхности котла и топки как со стороны воды, так и со стороны огня, не допуская резких изменений температур, тем спасают металл от коррозии, а следовательно, их паровозы реже требуют котельного ремонта.

Нужно помнить, что чистота котла и топок — залог экономии топлива — черного золота. Один процент экономии топлива на сети дорог, — говорит академик депутат Верховного Совета СССР т. Образцов, — сохраняет 24 миллиона рублей народных денег. Наши машинисты могут летом путем экономии топлива создать значительные запасы угля на зиму.

М. ДРОБОТ, машинист
депо Петропавловск

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ РАБОТЕ ПИТАТЕЛЬНЫХ НАСОСОВ

На паровозах серии «СО» с конденсацией пара для питания котла водой установлены два поршневых питательных насоса типа «тандем», двойного расширения. Эти насосы имеют преимущество перед инжекторами, применяемыми на паровозах других серий. Во-первых, в том что насосы могут подавать воду в котел равномерно в соответствии с ее испарением из котла, т. е. столько, сколько испарено ее котлом. Во-вторых, насосы могут засасывать и подавать в котел воду с температурой 85—95 градусов, тогда как инжекторы не могут подавать в котел воду, перегретую до 30 градусов и выше.

На нашем паровозе насосы работают без ремонта от обточки до обточки, т. е. в течение пробега 49 тысяч километров. На под'емочном ремонте они были осмотрены, причем все части насоса оказались годными и были оставлены для дальнейшей работы.

Как мне удалось продлить срок службы насосов? Прежде всего я наладил правильный уход за насосами. Пуск насоса в ход я произвожу путем прерывистого открытия и закрытия пускового вентиля. Как только поршни насоса придут в действие и насос засосет воду, количество подаваемой воды в котел регулирую величиной открытия пускового вентиля.

Во время работы насоса необходимо следить, чтобы не было самопроизвольного увеличения числа ходов. Получается это при сильном перегреве питательной воды в баке конденсата. Водяной эжектор не обеспечивает подпор воды к насосу, и насос увеличивает число ходов, клапаны начинают сильно стучать, и если во-время не уменьшить впуск пара питательного насоса, то клапаны могут разбиться, и насос выходит из строя.

Чтобы предостеречь такой случай, необходимо тут же, после увеличения числа ходов насоса и прекращения работы эжектора, уменьшить открытие пускового вентиля водяного насоса и отрегулировать его на меньшее число ходов. Это даст то, что он весь будет заполняться водой и подавать ее в котел.

Особое внимание необходимо уделять смазке насоса. Нельзя злоупотреблять излишней смазкой, так как она вместе с отработанным паром уносится из насоса в трубу мятого пара, далее в холодильник и забивает его секции. Чтобы не получилось замасливания секций холодильника, необходимо отрегулировать прессмасленку на минимальную подачу смазки.

Масленки на насосах моего паровоза отрегулированы так, что каждую поездку мы экономим масло. Обычно нам отпускают на поездку на 270 километров три килограмма масла, мы же расходуем самое большое 2 килограмма. Таким образом за каждую поездку мы экономим около одного килограмма смазочного материала только на одних питательных насосах.

Заливку насоса смазкой необходимо производить как в основном, так и в оборотном депо. Несвоевременная заливка насоса смазкой может повести к задиру паровозных цилиндров и вообще к порче насоса.

БЕРЕЧЬ ДВИЖУЩИЙ И ПАРОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЙ МЕХАНИЗМЫ

Движущий и парораспределительный механизмы паровоза у нас также работают бесперебойно от под'емки до под'емки. Это достигнуто нами исключительно благодаря правильной и своевременной смазке. Смазку мы производим как в основном, так и в оборотном депо. В случае, если на пути будет вынужденная какая-либо остановка, то поршневой и центровой подшипники промазываются смазкой «грызь», а парораспределительный механизм промывается. Крейцкопфные поползушки также работают без ремонта их, за исключением двух стеснений.

КОНДЕНСАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДОЛЖНО БЫТЬ ИСПРАВНО

Всем известно, какое большое значение имеет на паровозе правильная конденсация пара. Она может быть достигнута при правильной работе всего конденсационного оборудования. На нашем паровозе конденсационное оборудование находится в хорошем состоянии, что достигнуто опять-таки благодаря правильному уходу и соблюдению всех указаний и инструкций по уходу за конденсационным оборудованием. Сюда прежде всего относится своевременная смазка и непрерывный тщательный контроль за всеми агрегатами конденсационного оборудования.

Я хотел бы обратить внимание паровозников на уход за секциями холодильника в осенний и весенний периоды работы. Обычно считают, что в эти периоды года наружный воздух теплый, следовательно, замораживания секций произойти не может, и оставляют жалюзи открытыми.

Однако это в корне неверно. Наоборот, трубки секций охлаждаются, а при отправлении с поездом к ним быстро налипает смазка, которая выделяется из отработанного пара. Это ведет к тому, что секции холодильника забиваются смазкой и происходит нарушение правильной конденсации пара.

Каждый паровозник должен твердо уяснить себе, что при закрытии регулятора жалюзи должны быть, несмотря на время года и температуру окружающего воздуха, также закрыты, трубки секций холодильника перегретыми.

В заключение необходимо сказать, что только правильный и тщательный уход за паровозом может обеспечить исправное состояние паровоза и его безаварийную работу.

Д. ОХОТНИКОВ, мастер механического цеха Омского паровозного депо

КАК МЫ ДОБИЛИСЬ УДЛИНЕНИЯ СРОКА СЛУЖБЫ ПАРОВОЗНЫХ ДЕТАЛЕЙ

Выступая на дорожной заочной технической конференции по паравозному движению, знатный машинист Омского паровозного депо т. Головачев указал, что на его паровозе в течение 94 тысяч километров пробега не производилась расточка золотниковых втулок, а золотниковые кольца менялись только один раз.

Я хочу более подробно поделиться опытом о том, как мы помогаем паравозникам удлинить срок работы отдельных паровозных деталей, в частности поршневых и золотниковых колец.

До 1939 года паровозный парк многих депо нашей дороги, в том числе и депо Омск, испытывал большие затруднения из-за быстрого износа поршневых и золотниковых колец, а также втулок. Частый ремонт их дорого обходился депо, кроме этого вел к непроизводительному простою паровозов в ремонте и мешал работе машинистов, которые при каждой постановке паровоза на промывку или на смену фильтров вынуждены были производить записи об осмотре поршней и золотников.

Комплексные бригады не успевали ремонтировать паровозы, а механический цех задерживал обработку поршневых и золотниковых колец.

На обработке поршневых колец в цехе ежедневно было занято 4 больших станка, на которых работало 16 токарей. В то же самое время на переносных станках ежедневно производилась расточка цилиндров и золотниковых втулок.

В мае 1939 года мы, впервые в условиях Омского депо, освоили изготовление поршневых секционных колец. Это в значительной степени улучшило полезную работу паровозов. Опыт показал, что поршневые секционные кольца работают на паровозах без смены свыше 6 месяцев.

Увеличение срока работы поршневых секционных колец значительно облегчило работу механического цеха и цеха теплой промывки. В механическом цехе освободилось 12 токарей. С обработкой колец стали справляться 4 токаря на одном станке, вместо 4 станков. Это дало возможность комплексным бригадам быстрее ремонтировать паровозы, заканчивая их ремонт в одну смену.

Некоторые командиры под'емочного цеха ставили вопрос так: если паровоз выходит из ремонта, то нужно обязательно точить для него новые поршневые секционные кольца, совершенно не считались с тем, что кольца проработали на паровозе меньше месяца.

Слесари, разбирая поршни, выбрасывали хорошие секционные кольца на свалку. Бригадиры тт. Коновалов и Рубан годность колец никогда не проверяли, а давали заказ в механический цех на изготовление новых, давая повод к излишней затрате государственных средств и рабочей силы. Пришлось такому расточительству об'явить жесточайшую борьбу.

При работе одинарных поршневых колец паровозные бригады в целях неразумной перестраховки держат уровень воды в котле под верхнюю гайку водомерного стекла. В результате, при открытии регулятора вода через золотники и имеющиеся зазоры Г-образного замка поршневых колец во время начала работы поршня попадает в цилиндры и выходит через передний и задний спускные краны наружу.

В 1938 году работу паровозного парка Омского депо особенно тормозил износ золотниковых втулок, частая их расточка и смена золотниковых колец. Золотниковые кольца точились по альбомным размерам шириной 15 миллиметров, с выборкой на наружной стороне канавки размером 3 миллиметра глубиной и 5 миллиметров шириной. Для пружины кольца делался выброс от 12 до 15 миллиметров и Г-образный замок.

Технологический процесс проходит так: сначала обтачивался золотниковый барабан по наружному диаметру 26 миллиметров и резались кольца шириной 17 миллиметров. Кольца затем сдавались в заготовку для разметки замка и возвращались на фрезерный станок для фрезеровки, после этого снова

отправлялись в заготовку для припиловки, а затем в медницкую для спайки.

На этом дело не кончалось. Кольца отправлялись в токарный цех для прирезки по ручьям диска, складывалось на планшайбу по 9 колец, которые окончательно обрабатывались по наружному диаметру золотниковой втулки и растачивались по внутреннему диаметру диска золотника.

По окончании обработки золотниковые кольца отправлялись в цех, где слесари спиливали на них небольшие фазки с обеих сторон и собирали на золотниковый диск. В результате, при надевании у колец терялась их правильная окружность, кольца делались овальными и при постановке их в золотниковую втулку получался боковой просвет с обеих сторон, а весь упор делался на верх и низ втулки.

По своей упругости кольца, имеющие ширину 15 миллиметров, при ненормальной пружине во время работы золотников делали выработку до 4 миллиметров вверх и вниз, и паровозы по ненормальному износу золотниковых втулок и колец систематически заходили на межпоездной ремонт.

Слесари, разбирая золотники для осмотра и видя ненормальную выработку, растачивали золотниковые втулки и выбрасывали золотниковые кольца.

В течение месяца на каждом паровозе такая работа производилась по 4—5 раз, это вело к большому простою паровозов в ожидании расточки золотниковых втулок, в то время как машинисты ожидали окончания ремонта паровозов по золотникам.

Я задался вопросом продлить срок работы золотниковых втулок и колец, чтобы дать возможность передовым машинистам-кривоносовцам водить поезда с большими скоростями и работать на кольцо без дополнительного набора воды и заезда в депо.

20 апреля 1939 года с разрешения руководства депо Омск я оборудовал двойными золотниковыми кольцами паровоз 19-523, на котором работала машинистом Мария Горбач. Опыт дал положительные результаты. Паровоз проработал 5 месяцев без расточки золотниковых втулок и смены золотниковых колец.

Видя хорошую работу двойных золотниковых колец, машинист т. А. Головачев настойчиво стал просить оборудовать ими его паровоз. Просьба его была удовлетворена. После этого кольцами был оборудован еще ряд паровозов передовых машинистов. Результаты оказались также блестящие. Машинисты тов. Головачев, Н. Поляков, Кучеров и ряд других, имея на своих локомотивах двойные золотниковые кольца, добились высоких пробегов.

Небезынтересно рассказать о технологическом процессе по обработке двойных золотниковых колец.

Проводится он так: сначала обтачивается золотниковый барабан, имеющий наружный диаметр 253 миллиметра, с окончательной шлифовкой. Затем он растачивается по внутреннему диаметру 226 миллиметров. После этого от барабана отрезается ширина кольца размером 8,5 миллиметра и прирезается по шаблону 7,5 миллиметра и разрезается на фрезерном станке 4-миллиметровым фрезом на 40 штук.

Кольцо готово для постановки на паровоз с расчетом размера золотниковой втулки 252 миллиметра и после двух обработок не имеет упругости, остается круглым, эластично работает в золотниковой втулке, не давая пропуска пара и не допуская этим ненормальной выработки золотниковых втулок.

Так, на паровозе знатного машиниста-папавинца т. Головачева при пробеге его паровоза 45 тысяч километров двойные золотниковые кольца имели выработку всего только 0,2 миллиметра и работали безукоризненно на паровозе в течение пробега 107500 километров.

На сегодня двойными золотниковыми кольцами в Омском депо оборудован весь парк паровозов серии «СО», совершенно изжиты задержки паровозов по ремонту золотниковых втулок и колец.

Этого мы добились еще и потому, что всегда имеем в запасе кольца от 251 до 258 миллиметров.

Но если мы сумели упорядочить дело с изготовлением двойных золотниковых колец у себя и удлинить срок их службы, то неблагополучно в этом отношении положение в других депо и, в частности, в Барабинском.

Из беседы с заместителем мастера механического цеха депо Барабинск т. Сысоевым выяснилось, что они не успевают точить золотниковые втулки и кольца, задерживая паровозы в ожидании ремонта.

В цехе не соблюдается до сих пор технологический процесс по их обработке. Так, смазочное отверстие в золотниковой втулке, как правило, сверлят не по альбомному размеру. Сама расточка золотниковых втулок на переносном станке производится грубо, после обработки остаются крупные риски, которые затем срабатываются, и втулка получает нормальную выработку.

При постановке золотниковых колец фазки не спиливаются, остаются острыми и во время работы стирают смазку. Двойными золотниковыми кольцами в депо не оборудован ни один паровоз. Это говорит о том, что руководители депо недооценивают значение двойных золотниковых колец для улучшения работы паровоза.

К. АРХИПОВ, моторист
Татарского склада топлива

ДОБИВАЮСЬ РАБОТЫ ЭСТАКАДЫ И УГЛЕПОД'ЕМНОГО КРАНА НА ПОЛНОЙ МОЩНОСТИ

Я работаю мотористом эстакады и машинистом углепод'емного крана Татарского склада топлива с 1932 года. Овладевая техникой механизмов, я внес ряд усовершенствований, и несколько раз повысил свою производительность и удлинил сроки работы механизмов.

На протяжении ряда лет фрикционные лебедки эстакады у нас часто выходили из строя из-за порчи упорных шариковых подшипников главного вала. Излом шариков вызывал задиры вала и втулок, тормозилась своевременная подача угля на паровозы. Изучив причины излома шариков, я заменил их двумя бронзовыми кольцами, и вот уже в течение четырех лет лебедки не имеют порчи. Замена шариков бронзовыми кольцами дала возможность избежать затруднения с приобретением остродефицитных подшипников. Это ежегодно дает экономию средств на ремонте 1200 рублей.

Переконструировал намного и систему рычагов управления парового углепод'емного крана. Сейчас она обеспечивает раскрытие грейфера без пара, в то время, как раньше раскрытие грейфера производилось только с помощью пара при выключении всех остальных рычагов.

Осуществил я это таким образом: тормозные ленты полностью отрегулировал вплотную по диаметру шкива бараба-

на, одновременно отрегулировал скобы держателей металлической ленты. Лента «феррадо» стала иметь полное сцепление по диаметру шкива барабана. В результате срок ее работы удлинился до двух лет вместо 6—8 месяцев.

Длинные болты главного вала я заменил более короткими. Дело в том, что длинные болты мешали выключательной муфте дать достаточный разбег. Короткие же болты дали полное раскрытие ленты.

Переставил муфту сцепления в рычагах. Раньше муфта стояла к одной стороне ближе, и болты мешали работе муфты (муфта имела разбег только до болта). Я сделал короче болт, под лицо кронштейна я переставил муфту сцепления в рычагах. Сейчас включательная муфта имеет полное движение и достаточное раскрытие ленты.

Все это дало возможность сократить износ деталей машины на 30—40 процентов, увеличить производительность крана на 50—80 процентов. Тонна угля подается за 0,6 минуты при норме 2 минуты.

С введением в строй эстакады остро встал вопрос подвозки угля, так как узкоколейных под'ездных путей к ней не было. Чтобы не затрачивать излишние средства на прокладку узкоколейных путей, я предложил уложить одну нитку внутри колеи главного пути, ведущего к складу. Вначале долго не соглашались с моим предложением, но я все же доказал нецелесообразность прокладки узкоколейки. В результате было сэкономлено более 8 тысяч рублей и быстро ликвидированы перебои в снабжении углем бункеров эстакады. Если раньше эстакада работала 70-метровым тросом, то я добился, что эстакада стала работать 55-метровым тросом путем закрепления мертвой петли в верхней части швеллера прямо на ковш.

Сейчас я работаю над рядом других усовершенствований для крана и эстакады.

З. КОЛОМИЙЦЕВА и И. ВЕРБИЦКИЙ,
инженеры Омского паровозо-вагоно-
ремонтного завода

ПРОВЕРКА ПАРОРАСПРЕДЕЛЕНИЯ БЕЗ БУКСОВКИ ПАРОВОЗА

Одной из серьезных и ответственных работ при ремонте аровоза является проверка парораспределения. От правиль-ости проверки парораспределения во многом зависит эконо-ичность работы паровоза.

Как известно, неправильность работы золотников влияет а силу тяги, расход топлива, продолжительность работы от-ельных деталей и т. д. Работа же золотников, в свою оче-едь, зависит от величины элементов внешнего парораспреде-ительного механизма. Поэтому обработке частей парораспре-елительного механизма, его сборке и проверке должно при-аваться серьезное значение.

Существует много способов проверки как с применением ециальных приборов, так и без них, но все они, при опре-елении длины эксцентриковой тяги, требуют буксовки паро-оза, что сопряжено с затратой большого количества времени, нергии и средств. Имеется целый ряд приспособлений для еханической буксовки паровоза, которые также требуют спе-иальной проверки пути, в противном случае результаты про-ерки будут недействительны.

Нужно было найти такой способ проверки парораспреде-ения, который являлся бы простым по выполнению, нетрудо-мким и давал бы достаточную точность величин элементов ароораспределения. Проведенные опыты привели к тому, что сли соединить в одно целое существующие способы провер-

ки отдельных величин парораспределительного механизма, то можно проверку парораспределения производить без буксовки паровоза.

В настоящей статье приводится краткое описание проверки парораспределения без буксовки паровоза с рассмотрением нового способа определения длины эксцентриковой тяги.

Конечной целью проверки является нормальная работа золотников, т.-е. наличие равных линейных предворений впуска в мертвых положениях поршня при различных отсечках (что обеспечивает наибольшую плавность работы паровоза), соответствие проектных данных остальных фаз парораспределения, а именно: наибольших открытий окон и наполнений при рабочих отсечках вперед и назад, наличия предворения впуска и степени сжатия и наличия требуемого предворения отхода поршня.

Хотя при ремонте парораспределительных механизмов и придерживаются альбомных размеров, но все же взаимная сборка отдельных деталей в узлы неизбежно вызывает значительные отклонения и искажения в работе парораспределительного механизма. Это имеет место на многих паровозах, выпускаемых из ремонта и нашим заводом.

Из теории и конструкции парораспределительного механизма системы Вальхерста Гезингера явствует равенство жесткого и гибкого углов и точное соответствие во взаимном расположении пальца кривошипа и точки захвата кулисы, т.-е. проекция дуг «З», описуемых пальцем при перемещении его от вертикальной плоскости 00_1 (см. чертеж № 1), должна соответствовать строго определенной величине проекции дуги «В», описываемой точкой захвата кулисы (кулисным валиком) при перемещении кулисы из среднего положения вправо или влево.

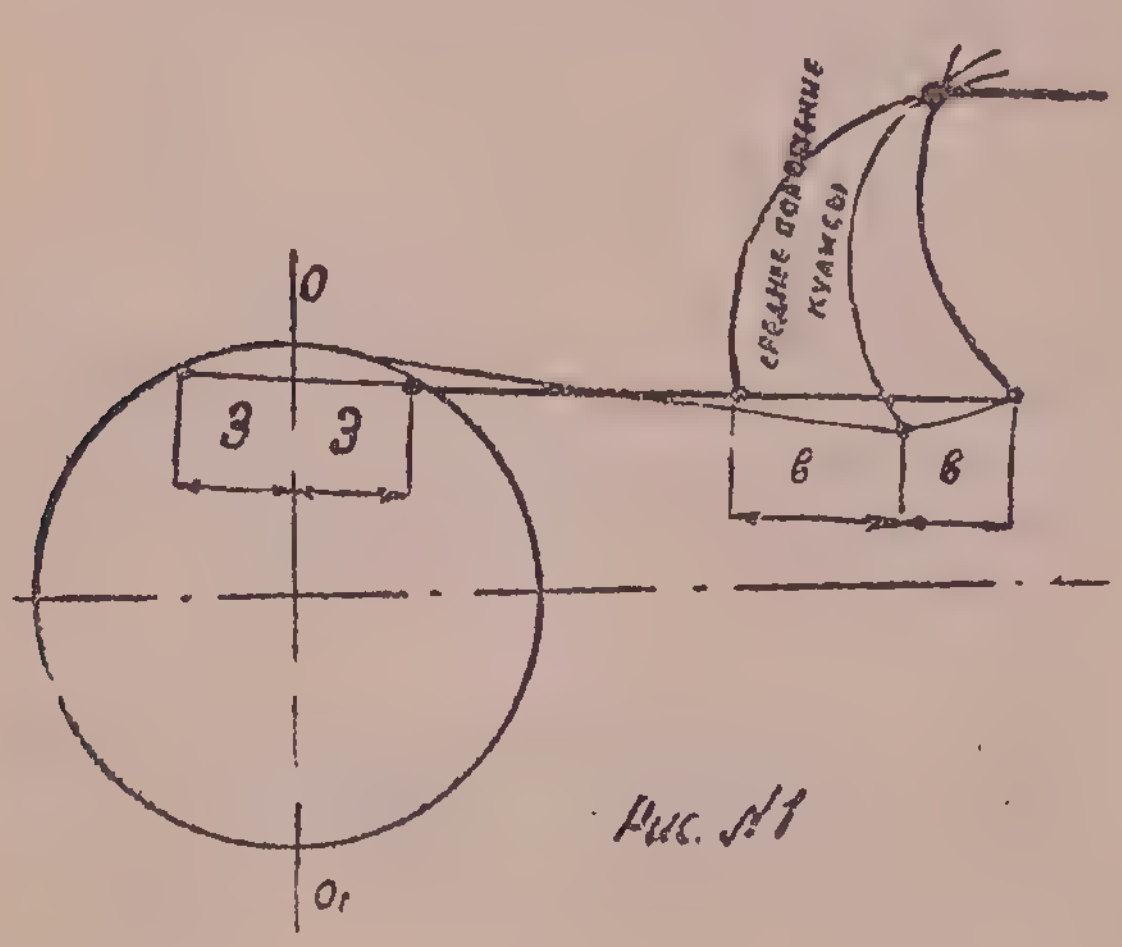


Рис. №1

Последнее обстоятельство при соблюдении первого условия зависит **исключительно от длины эксцентриковой тяги** и, следовательно, определение правильности ее вовсе не требует постановки паровоза в крайнее положение поршня, а требует лишь измерений проекций „З" и „В" в любом положении паровоза.

Таким образом идея прибора (устройства его) основана а строгом соответствии проекций «З» и «В», величины которых могут быть получены путем построения эпюры парораспределительного механизма для каждой серии паровозов в отдельности (таблица размеров проекций «З» и «В» для одного из серий паровоза помещена на 76 странице).

Как видно из приведенных соображений, определению правильности длины эксцентриковой тяги, т.-е. размеров проекций «З» и «В», должна предшествовать проверка всех элементов парораспределения.

ПРОВЕРКА ХОДА ПОРШНЯ

Для проверки хода поршня без буксовки паровоза необходимо раз'единить поршневое дышло от крейцкопфа, после его произвести нанесение ударных рисок на параллели при одном и втором крайних положениях поршня общеизвестным способом (см. чертеж № 2).

Полуразность величин H и H_1 определит величину вредных пространств (при этом нужно учесть поправку на удлинение штока от нагревания). Величина H должна соответствовать двум радиусам кривошипа, который измеряется заранее на плите (Группа. Затем крейцкопф необходимо установить в среднее положение (на средине хода поршня) и специальным штыкмусом (см. чертеж № 3) измерить расстояние от центра крейцкопфного валика до центра ведущей колесной пары.

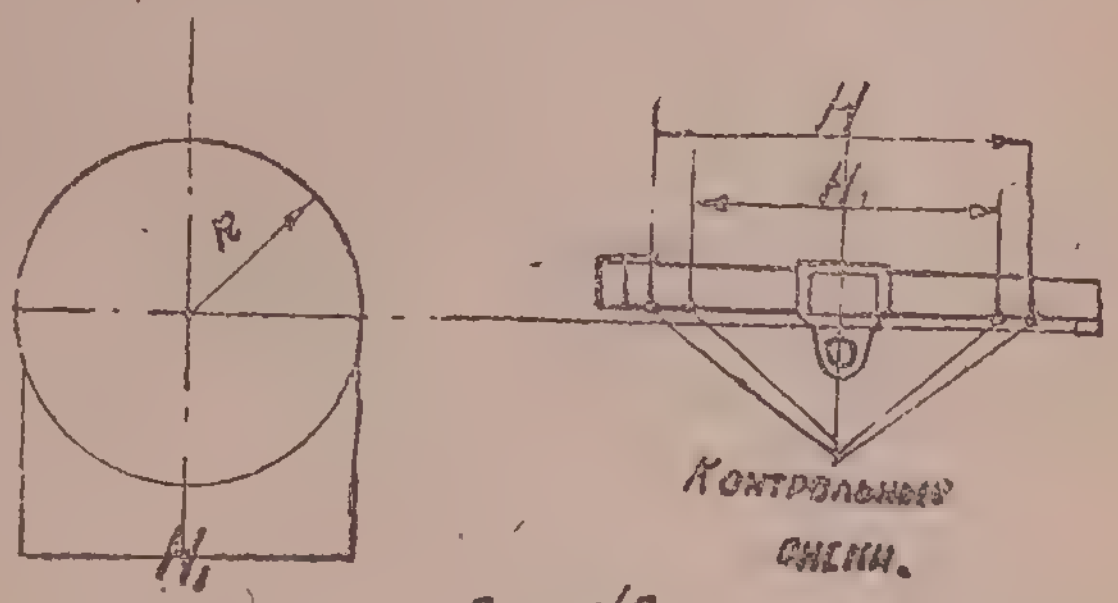
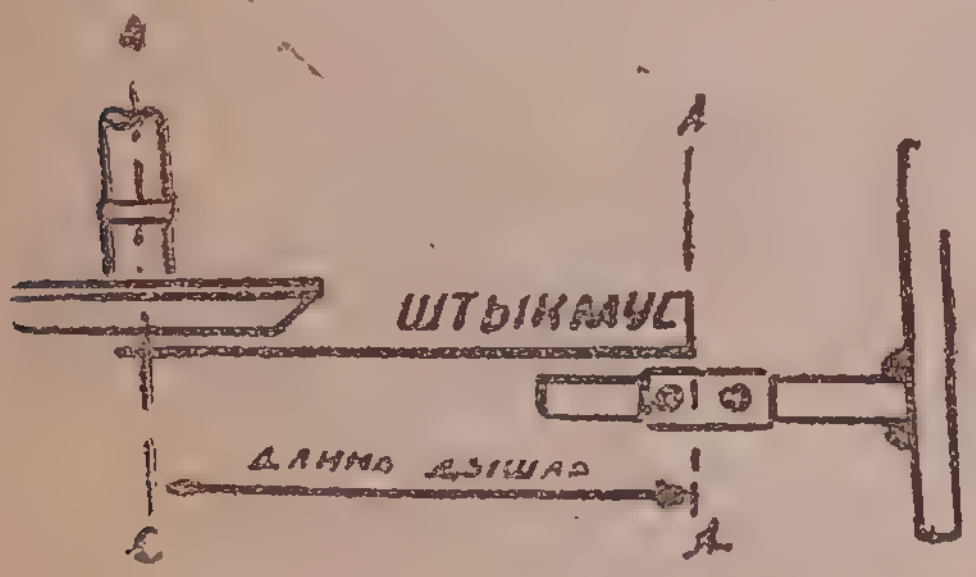


Рис. №2

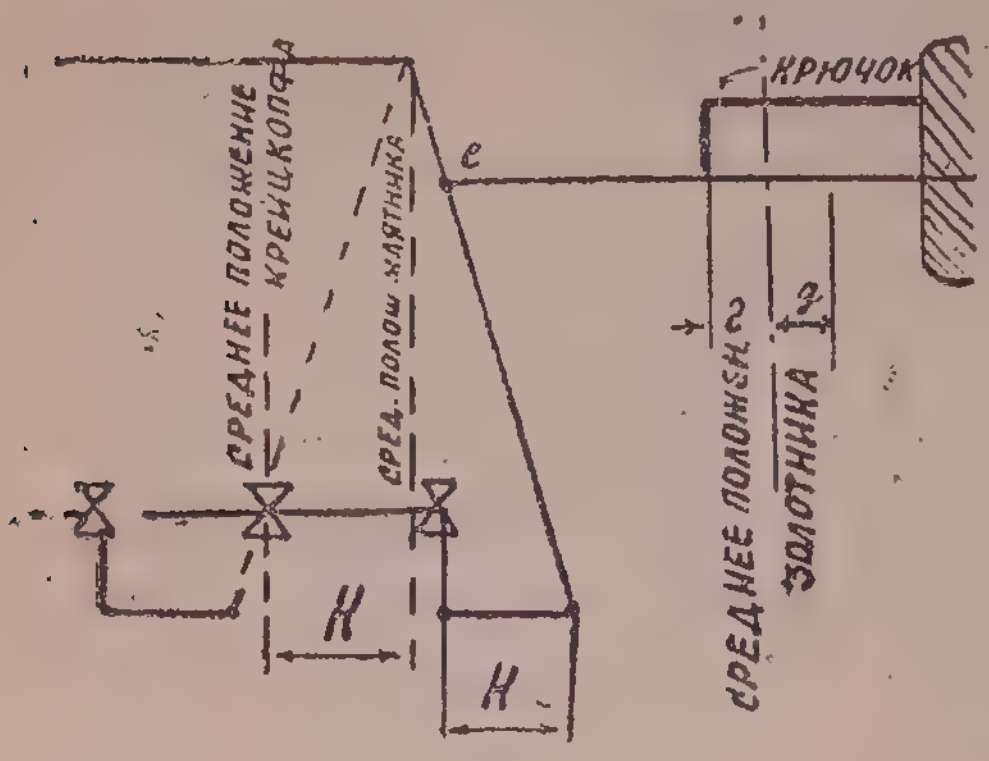


Чертеж № 3.

Полученным размером проверяется расстояние между центрами крейцкопфного и поршневого подшипников, т. е. проверяется фактическая длина поршневого дышла. Несоответствие выше 0,5 миллиметра не до-

пускается и должно быть устранено смещением центра любого подшипника (в условиях завода, обычно, после определения длины поршневого дышла производится разметка подшипников).

ПРОВЕРКА ПОЛОЖЕНИЯ МАЯТНИКА



Чертеж № 4.

При крайних рабочих положениях крейцкопфа на золотниковых штоках фиксируется положение валика „Е“ рисками при помощи крючка (см. чертеж № 4).

После установки крейцкопфа в среднем положении и фиксации тем же крючком положения валика „Е“ измеряются величины „Г“ и „Д“.

Неравенство их дает возможность изменить длину поводка на соответствующую величину после установки маятника строго в среднем положении при раз'единении его с поводком (измеряется расстояние от центра нижнего валика маятника до центра серьги крейцкопфа). Полуразность величин длины поводка и замера после установки маятника в среднем положении, т.-е. размеров «Г» и «Д», определяет величину изменения длины поводка.

ПРОВЕРКА ДЛИНЫ ПОДВЕСОК

Эта проверка производится существующим способом, при котором после установки крейцкопфов в одноименные крайние положения экс-центриковая тяга раз'единяется от кулисы, а маятник (для большей чувствительности) от поводка.

Перемещение конца маятника одной из сторон при установке другой строго в центре качания кулисы свидетельствует о неправильности длины

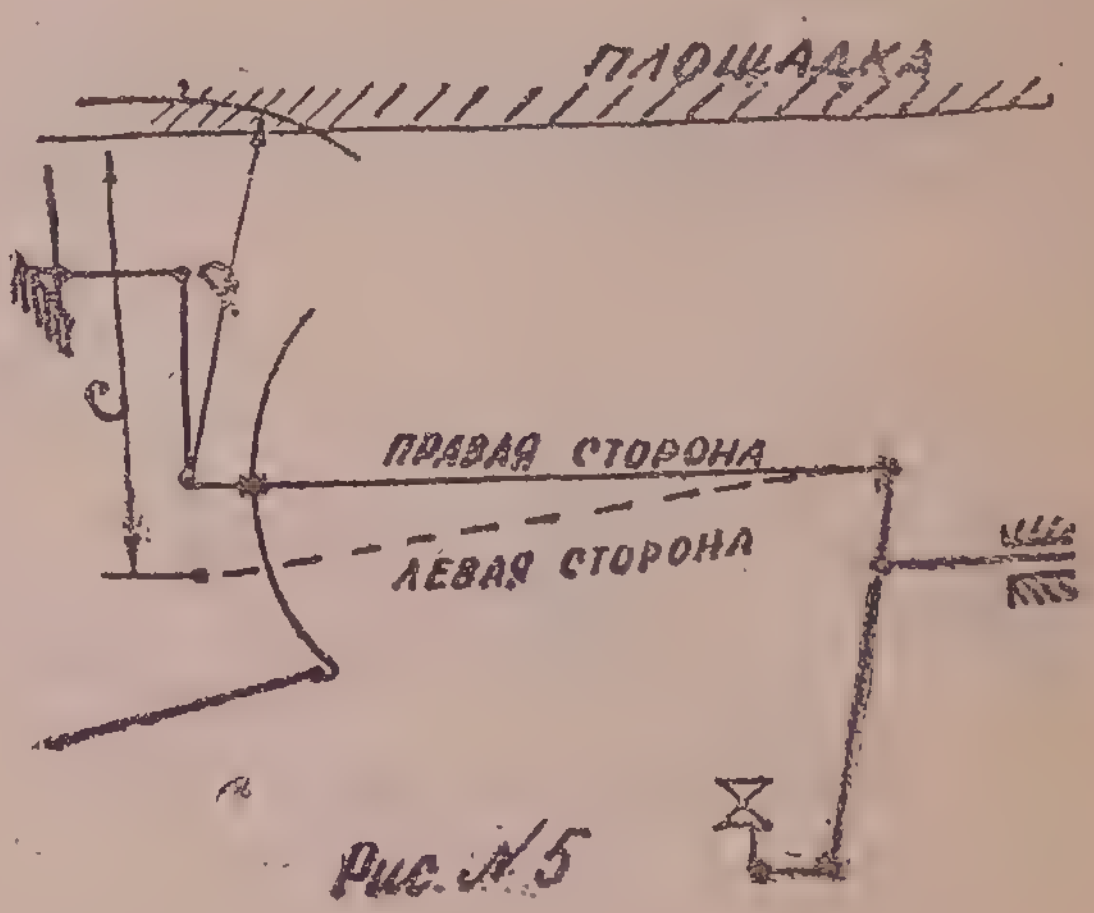
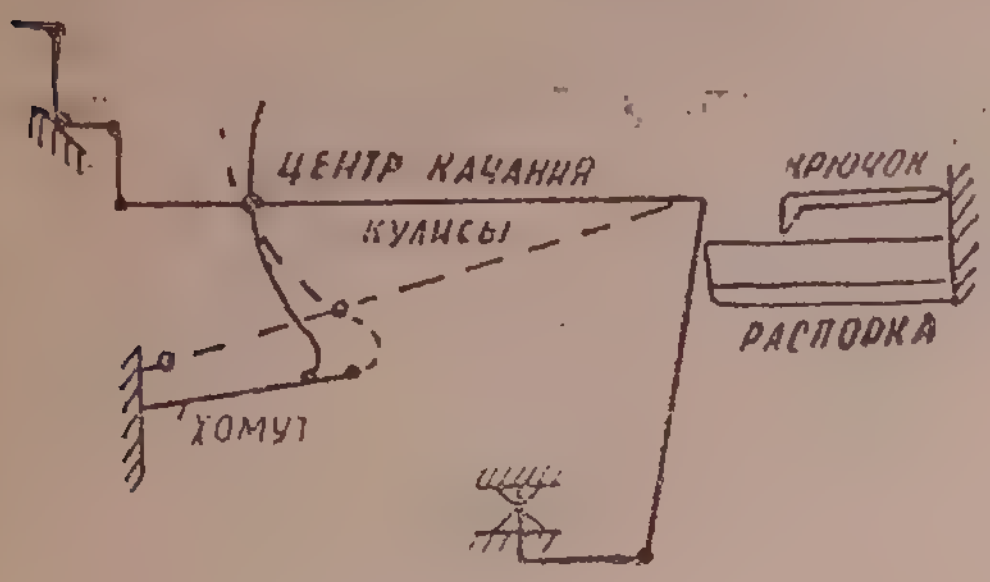


Рис. № 5

одной из подвесок. Исправление длины одной из подвесок производится на величину полуразности двух замеров от нижнего валика подвески до произвольной точки одной стороны паровоза, т. е. размеров «С» и «Р» (см. чертеж № 5).

ПРОВЕРКА ДЛИНЫ ЗОЛОТНИКОВОЙ ТЯГИ



Чертеж № 6.

При крайнем положении поршня специальным прибором (распоркой) шток золотника закрепляется намертво. Камень перемещается из центра вниз, после чего кулиса займет определенное положение, в котором и закрепляется специальным хомутом намертво (см. чертеж № 6).

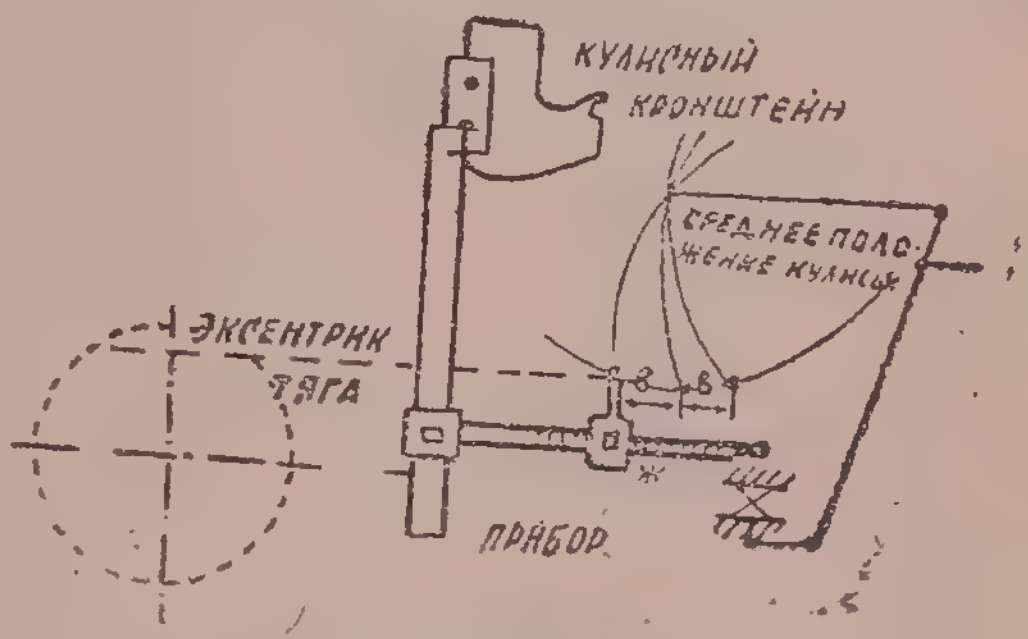
Крючком фиксируются положения штока. После раскрепления штока золотника кулисный камень снова перемещается из нижнего положения в центр. Сдвиг штока служит признаком неправильности тяги. Изменение ее длины в ту или иную сторону производится на величину сдвига, полученную при помощи крючка, т.-е. на величину отрезка между точками 00 (чертеж № 6).

ПРОВЕРКА УГЛА НАСАДКИ ПАЛЬЦА КОНТРКРИВОШИПА

Эта проверка осуществляется с помощью приборов Алексеева или Юхневича. В условиях же завода более точная проверка производится на плите Круппа.

ПРОВЕРКА ДЛИНЫ ЭКСЦЕНТРИКОВОЙ ТЯГИ

Специальный прибор укрепляется к кронштейну кулисы, и производится фиксация точки захвата кулисы при навешенной эксцентриковой тяге (чертеж № 7), путем установки движка „Ж" линейки против центра валика. Затем эксцентриковая тяга снимается, кулиса перемещением камня из центра вниз устанавливается в ее среднее положение. При этом крейцкопф должен быть в одном из крайних положений, а шток золотника закреплен намертво.



Чертеж № 7.

Движок «Ж» прибора перемещается для фиксации среднего положения точки захвата кулисы, после чего определится величина «В» (чертеж № 7), как расстояние между точками, зафиксированными на линейке до снятия и после снятия эксцентриковой тяги.

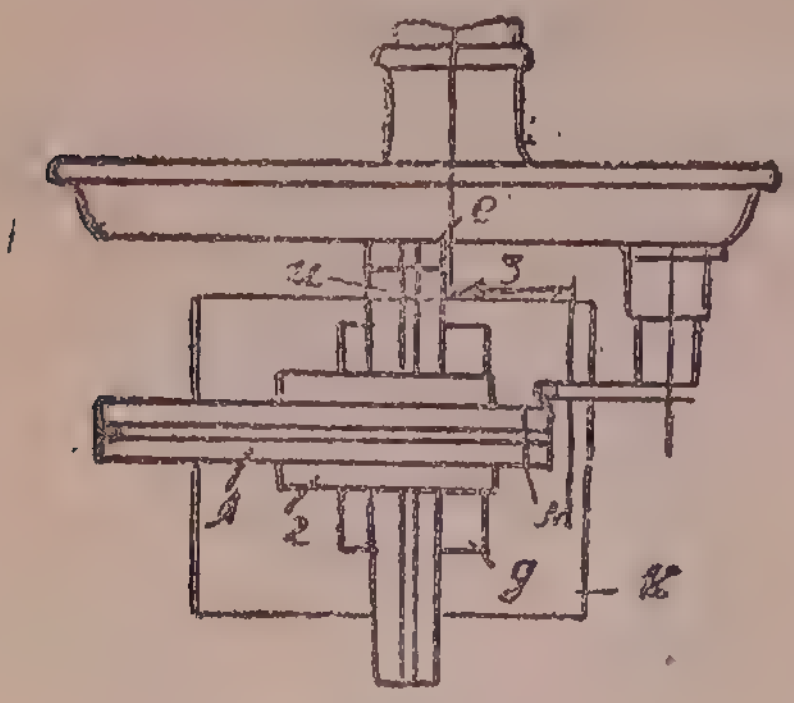


Рис №8.

Затем вторым специальным прибором, установленным по уровню на переносной плите, производится замер величины проекции „З“ (черт. № 8), для чего движок „И“ устанавливается против центра ведущей оси, движок „Л“ полкой „М“ прижимается к пальцу контркривошипа. Полученные результаты измерения величин проекций „З“ и „В“ сравниваются с табличными данными, причем размер „З“ считается неизменным и служит основанием выбора соответствующего размера «В».

Полуразность показаний «В», полученных при измерении, и «В» табличного дает право изменять длину эксцентриковой тяги на эту величину (удлинение или укорочение определяется в зависимости от знака).

ПРОВЕРКА ЗОЛОТНИКОВ

Проверка золотников производится в последнюю очередь путем установки крейцкопфа в среднее положение при нахождении камня в центре качания кулисы. Установочный керн на штоке, определяющий среднее положение золотника, должен при этом совпадать с острием ножки контрольного крючка (чертеж № 9).

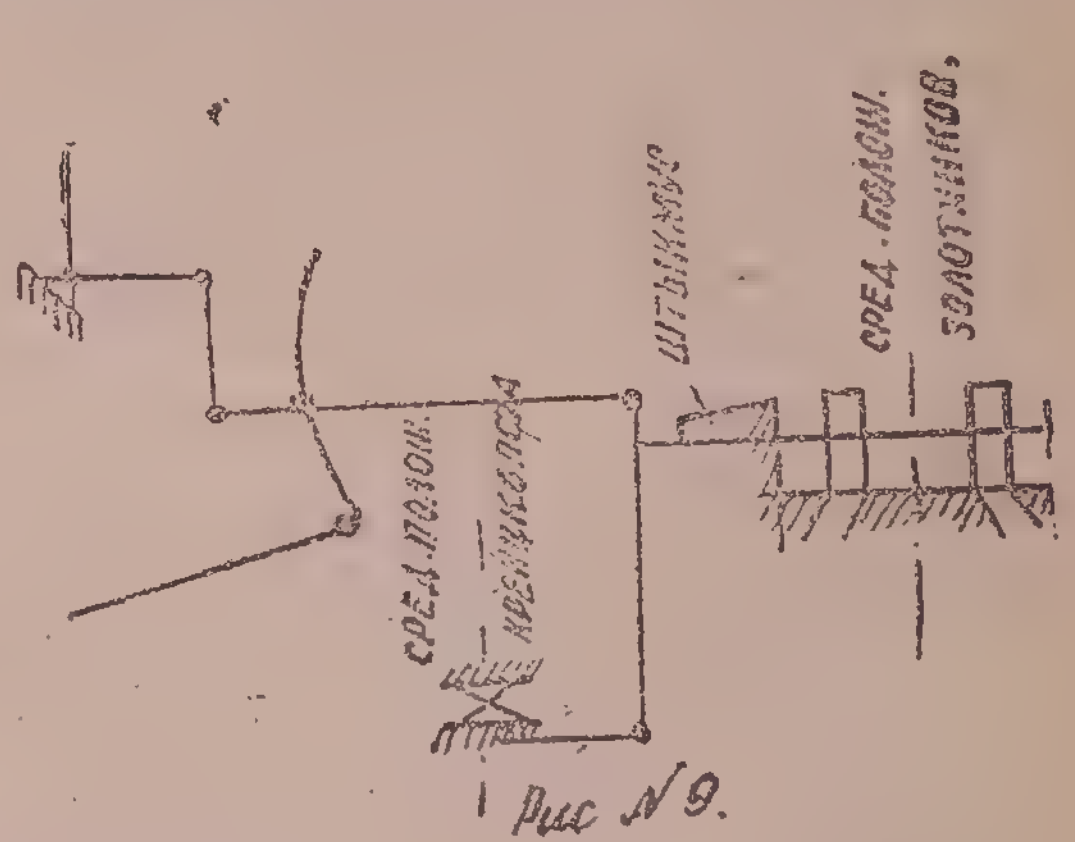


Рис №9.

Как видно из описания, полное обследование парораспределительного механизма совершенно не требует буксовки паровоза и никаких дополнительных вычислений, что ставит предлагаемый способ в значительно выгодное положение по сравнению с существующими.

ПРИБОРЫ ДЛЯ ПРОВЕРКИ ДЛИНЫ ЭКСЦЕНТРИКОВОЙ ТЯГИ БЕЗ БУКСОВКИ ПАРОВОЗА

а) ПРИБОР ДЛЯ ИЗМЕРЕНИЯ РАЗМЕРОВ «З»

Прибор (чертеж № 10) состоит из стола (1), представляющего собой плиту, установленную на развинчивающиеся четыре ножки (2), которыми регулируется высота расположения плиты и установка его по уровню. Высота расположения плиты над уровнем пола зависит от расположения пальца контркривошипа. На плите свободно перемещается прибор, состоящий из двух корпусов (3 и 4), расположенных взаимно перпендикулярно.

В пазах корпусов движутся угольники-линейки (5 и 6), являющиеся основными деталями прибора. Угольник (5) служит для установки прибора в вертикальной плоскости, проходящей через ось ведущей оси колесной пары. Угольник (6) фиксирует положение пальца контркривошипа относительно колесной пары.

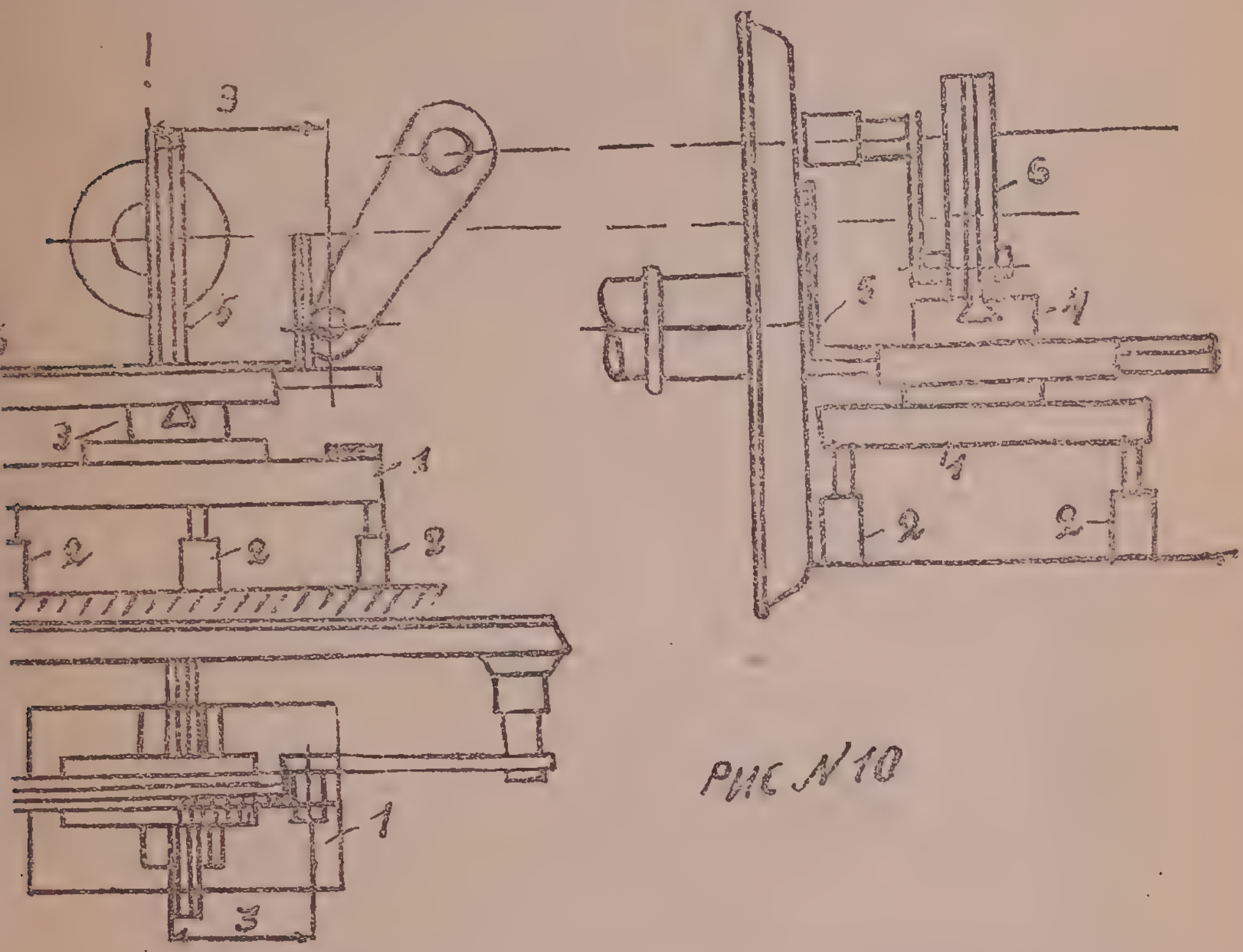


РИС № 10

Определение размера проекции «З» производится следующим образом. Прибор устанавливается в плоскости пальца контркривошипа на соответствующей высоте, который ре-

гулируется ножками стола (2) по уровню. Угольник (5) продвигается до упора в ступицу колеса, после чего регулируется его положение относительно центра оси передвижением прибора на плите вправо или влево, т.-е. прибор устанавливается окончательно, горизонтальность расположения прибора обеспечивается установкой стола по уровню. Затем угольник (6) продвигается по пазу корпуса до соприкосновения его вертикальной стойки с поверхностью пальца контркривошипа.

На шкале горизонтальной полки угольника (6) производится отсчет от нулевого деления корпуса (4), который и является размером проекции «З», сложенный с величиной радиуса контркривошипа. Измерение диаметра последнего даст возможность точно определить проекцию «З», что легко видеть из чертежа № 10.

б) ПРИБОР ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРОЕКЦИИ «В»

Прибор (чертеж № 11) состоит из двух стоек (1 и 2), расположенных взаимно перпендикулярно, причем горизонтальная стойка (2) свободно передвигается по вертикальной стойке (1), что зависит от расположения точки захвата кулисы. Стойка (1) укрепляется неподвижно стопорными болтами (4) к кронштейну кулисы (5). По горизонтальной стойке (2) движется указатель (3), фиксирующий расположение точки захвата кулисы в двух положениях: в среднем положении „С“ без эксцентриковой тяги в положении „Д“ в соединении с тягой (чертеж 11). На шкале горизонтальной стойки (2) производится отсчет размера проекции „В“. Действие прибора описано ранее и ясно из чертежа № 11.

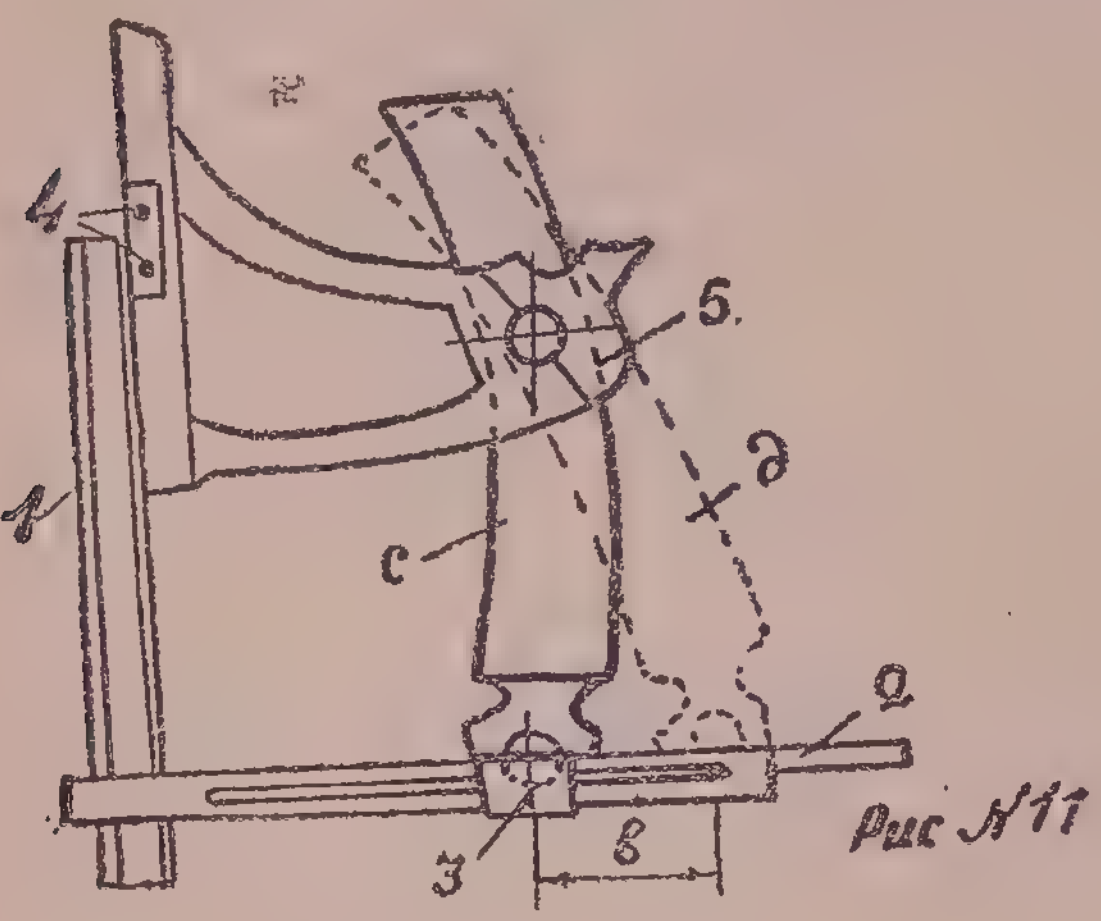


Рис № 11

Как видно из описания, приборы не представляют сложного устройства и могут быть легко изготовлены силами инструментального цеха нашего завода.

в) ТАБЛИЦА И ПОЛЬЗОВАНИЕ ЕЮ

Обязательной принадлежностью приборов является таблица № 1, составляемая для каждой серии паровозов в отдельности (ниже приведена таблица для паровозов серии Эм). Как видно из таблицы, любому размеру проекции «З» соответствует определенный размер проекции «В», с тем или иным знаком, в зависимости от расположения пальца (чертеж № 12).

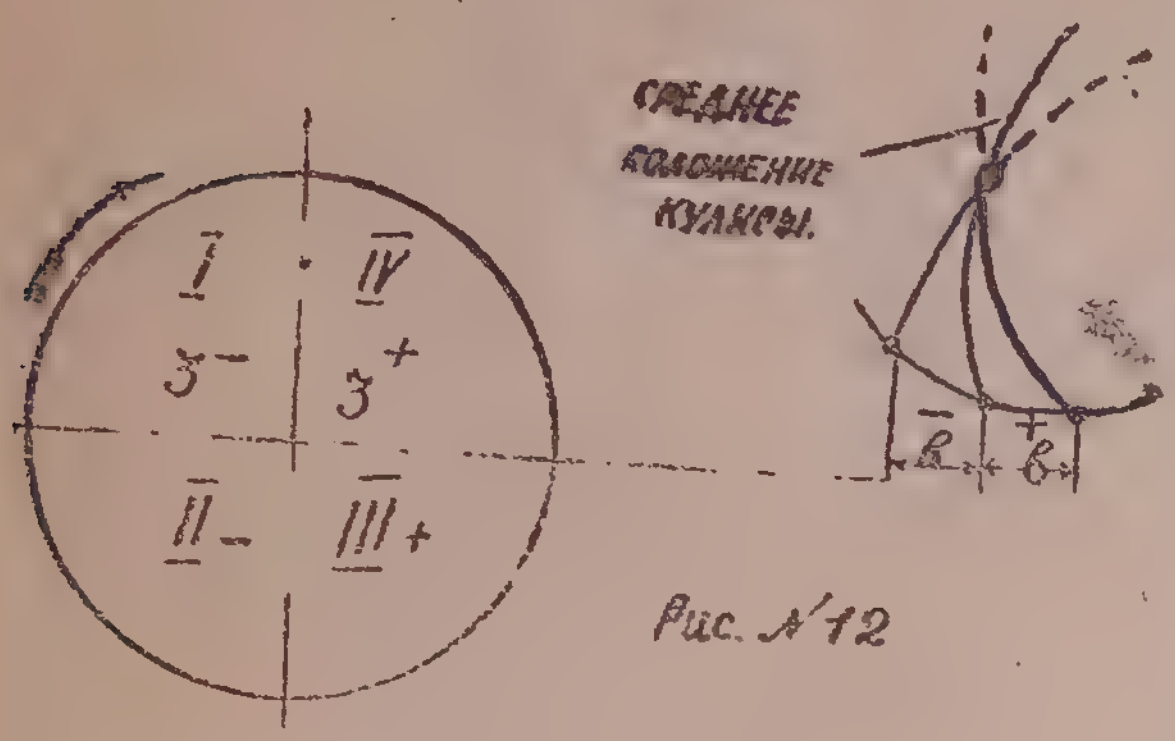


Рис. № 12

Пользование таблицей заключается в следующем. После определения проекции „З“ и „В“ производится сравнение „В“ действительного и „В“ табличного, соответствующего полученному размеру „З“ (последний считается неизменным). При этом заранее отмечается расположение пальца контркривошипа в той или иной четверти окружности (чертеж № 12), в противном случае пользование таблицей затруднительно.

Пример 1. Размер проекции «З», полученный при помощи прибора, равен 116 миллиметрам, который должен соответствовать размеру «В»=93 миллиметра. Следовательно, эксцентриковую тягу надо удлинить на величину $\frac{99-93}{2}=3$ миллиметра (чертеж № 12).

Пример 2. Получены размеры «З»=8 миллиметров (расположенный во второй четверти) и «В»=35 миллиметров. По таблице № 1 размеру «З» =8 миллиметров должен соответствовать «В»=30 миллиметров. В этом случае тягу нужно удлинить на величину $\frac{35-30}{2}=2{,}5$ миллиметра

Таким образом определение длины эксцентриковой тяги отличается исключительной простотой, не требуя дополнительных вычислений и буксовки паровоза, и сводится лишь к определению размеров проекции «З» и «В» при любом положении паровоза, что может быть выполнено одним слесарем любой квалификации.

ТАБЛИЦА № 1.

Знаки в 1 и 2 четвертях —, в 3 и 4 четвертях +

Размер „3“ в мм	1 четв. знаки +	2 четв. знак —	3 четв. знаки +	4 четв. знак +
2	+ 23	— 24	— 22,5	+ 25
4	+ 22	— 26	— 20,5	+ 27
6	+ 19	— 28	— 18,5	+ 29
8	+ 17	— 30	— 16,5	+ 31
10	+ 15	— 31,5	— 14,5	+ 33
12	+ 13	— 34	— 12,5	+ 35
14	+ 11	— 35,5	— 10,5	+ 37
16	+ 9	— 37	— 8,5	+ 38,5
18	+ 7	— 39	— 6,5	+ 40,5
20	+ 5	— 40,5	— 4,5	+ 42,5
22	+ 3	— 43	— 2,5	+ 44,5
24	+ 1	— 45	— 0,5	+ 46,5
26	— 1	— 47	+ 1,5	+ 48,5
28	— 3	— 49	+ 3,5	+ 50,5
30	— 5	— 50,5	+ 5,5	+ 52,5
32	— 7	— 53,5	+ 7,5	+ 54,5
34	— 9	— 54,5	+ 9,5	+ 56,5
36	— 11	— 56	+ 11,5	+ 58
38	— 12,5	— 58	+ 13	+ 60
40	— 14,5	— 60	+ 15	+ 62
42	— 16,5	— 62	+ 17	+ 64
44	— 18,5	— 64,5	+ 19	+ 66
46	— 20,5	— 65	+ 21	+ 69
48	— 23	— 67	+ 23	+ 70
50	— 25	— 69	+ 25,5	+ 71,5
52	— 27	— 71	+ 27,5	+ 73,5
54	— 29	— 73	+ 29,5	+ 75,5
56	— 31	— 74,5	+ 31,5	+ 77
58	— 33	— 76	+ 33,5	+ 79
60	— 35	— 78	+ 35,5	+ 81
62	— 37	— 80	+ 38	+ 83
64	— 39	— 82	+ 40	+ 85
66	— 41	— 83,5	+ 42	+ 86,5
68	— 43	— 85,5	+ 44	+ 88
70	— 45	— 87	+ 46	+ 90
72	— 47	— 89	+ 48	+ 92
74	— 49	— 92,5	+ 50	+ 94,5
76	— 51	— 94	+ 52,5	+ 95,5
78	— 53	— 96	+ 54,5	+ 97
80	— 55,9	— 98	+ 56,5	+ 99

Размер „З" в мм.	1 четв. знаки +	2 четв. знак —	3 четв. знаки +	4 четв. знак +
82	— 57,5	— 99,5	+ 59	+101
84	— 60	—103	+ 63	+104
86	— 62	—104,5	+ 65,5	+106
88	— 64	—106,5	+ 67,5	+108
90	— 66	—108	+ 69,5	+110
92	— 68	—106,5	+ 69,5	+110
94	— 70	—108	+ 71,5	+111,5
96	— 72	—109	+ 73,5	+113,5
98	— 74,5	—111	+ 75,5	+115
100	— 77,6	—113	+ 77,5	+117
102	— 79	—115	+ 80	+118,5
104	— 81	—117,5	+ 82	+120
106	— 83	—118	+ 84,5	+122
108	— 85	—119,5	+ 87	+124
110	— 87	—121	+ 89	+125,5
112	— 89	—123	+ 91	+127,5
114	— 91	—124,5	+ 93,5	+129
116	— 93	—126	+ 95,5	+130,5
118	— 95	—128	+ 98	+132
120	— 97,5	—129	+100	+134
122	—100	—130,5	+102,5	+135,5
124	—102	—132	+105	+137
126	—104,5	—133	+107,5	+138,5
128	—107	—135	+110	+140,5
130	—109	—136,5	+112	+142
132	—111	—138	+114,5	+143,5
134	—113	—139	+116	+144,5
136	—116	—141	+119,5	+146
138	—118	—142	+122	+147
140	—120,5	—144	+124,5	+149
142	—123	—145	+127	+150
144	—125,5	—146	+129	+151
146	—128	—147	+132	+152,5
148	—131	—148,5	+135	+154
150	—133	—149,5	+138	+155
152	—136	—151	+141	+156
154	—139	—151,5	+144	+157
156	—142,5	—152,5	+146,5	+158
158	—145	—153	+150,5	+159
160	—151,5	—153	+156,5	+159

Примечание: цифры, взятые в прямоугольник, относятся к проекции «З», размер 160 миллиметров равен длине эксцентриситета паровоза серии Э.

В. ТАТАРНИКОВ, токарь механического цеха вагоноремонтного пункта ст. Петропавловск

МОЙ ОПЫТ ОДНОВРЕМЕННОЙ РАБОТЫ НА ТРЕХ СТАНКАХ

Развернувшееся замечательное движение за одновременное обслуживание нескольких станков глубоко заинтересовало меня, и я стал тщательно изучать опыт работы многостаночников, а приходя на работу, присматриваться к своим станкам, как практически можно осуществить работу одного токаря на двух станках.

Несколько раз по этому же вопросу советовался с мастером механического цеха комсомольцем т. Халявкиным. Он горячо поддержал мою инициативу, и вместе мы разработали подробный план, как удобнее разместить детали для обработки.

1 ноября 1939 года—памятный день в моей жизни. В этот день я приступил к работе на двух станках. Работа на двух станках давалась мне не совсем легко, с трудом успевал обеспечивать своевременную установку деталей в станки. Но после нескольких дней упорной работы намеченный план осуществился полностью, я стал выполнять производственное задание до 1000 и более процентов.

Свой труд организую таким образом. На работу прихожу раньше на 15—20 минут, чтобы подготовить рабочее место. Получив наряд на предстоящую работу, я знакомлюсь с ним и распределяю детали по продолжительности обработки. Детали, требующие небольшой затраты времени на обработку, кладу к одному станку,—с большей затратой времени—к другому. Затем проверяю наличие и состояние инструмента.

Резцы обычно заправляю сам, строго соблюдая при этом углы резания.

Окончив подготовку режущего инструмента и распределение деталей, проверяю состояние станков, пускаю их на холостом ходу. Таким путем неисправность станка можно легко и быстро выявить на слух по стуку. Затем проверяю наличие и качество масла в масленках, как смазаны отдельные детали станка, просматриваю, не попали ли мелкие стружки или опилки под суппорт, так как они замедляют работу и могут вызвать задир станины.

Начало работы на двух станках марки «Красный пролетарий» и «Удмурт» я организую следующим порядком: если я изготовляю домкратные винты и аппаратные струнки, то на станке «Красный пролетарий» устанавливаю домкратный винт и пускаю станок в ход, а пока резец берет первую стружку, я успеваю установить в станок «Удмурт» аппаратную струнку вагона. Следя за работой двух станков, я одновременно подготовляю для обработки следующие детали.

В тех случаях, когда детали разнообразные, в первую очередь устанавливаю на один станок детали более крупные, а на другом обрабатываю мелкие. Такое перемещение деталей дает возможность работать обоим станкам без остановок.

Большое внимание уделяю заточке резцов. Произвожу я ее с соблюдением углов резания, что позволяет мне увеличивать подачу при наибольшем числе оборотов и этим самым уменьшать время на обработку деталей.

При соблюдении таких мероприятий, постепенном совершенствовании методов работы у меня стало появляться свободное время, и я решил его использовать на работу на третьем станке.

Первый день работы на трех станках я посвятил Дню XXII годовщины Рабоче-Крестьянской Красной Армии, в который я довел производительность труда до 1032 процентов. С этого времени я стал работать на трех станках и, постепенно осваивая технику, в отдельные дни производительность труда довожу до 1500 процентов. Средняя производительность труда выражается в 1140 процентов, мой заработок вырос до 1500 рублей в месяц.

Работу на трех станках я построил таким же образом, как и на двух станках, с той лишь разницей, что больше уплотнил рабочее время.

Значительную помощь оказывают мне мастер цеха т. Халявкин и комсомолец инженер вагоноремонтного пункта т. Стрельников.

Е. КОРОВИНА, путевой обходчик 2 околотка Барабинской дистанции пути

ПО-ПАПАВИНСКИ СОДЕРЖУ СВОЙ ОБХОД.

Путь является основой железнодорожного транспорта. Плохой путь никогда не обеспечит кривоносовской скорости поездам и продвижения их строго по наркомовскому графику.

Поэтому внедрение папавинского метода в текущем содержании пути является первейшей и почетнейшей задачей для каждого путейца.

Мой обход пути на 2 околотке Барабинской дистанции является папавинским. Следуя по моему участку пути, машинисты могут смело развивать кривоносовскую скорость. А ведь было такое положение, когда обслуживаемые мною километры пути являлись самыми запущенными и не обеспечивающими безаварийного продвижения поездов.

Было это в 1939 году. Работала я по ремонту пути. Вызывает меня к себе путевой бригадир т. Тырышкин и говорит:

— Тов. Коровина, работаешь ты честно, любишь путевое хозяйство, болеешь за него, мы решили перевести тебя в путевые обходчики.

Согласилась я. Обход, по моему личному желанию, дали самый неблагополучный, считался он раньше аварийным. Принялась я горячо за приведение его в порядок.

Победа досталась мне не сразу. Пришлось немало прило-ить сил и энергии, прежде чем привести обход в безаварий-ое состояние.

Приближалась суровая сибирская зима. Чтобы подгото-ить свои километры пути к зиме, я очистила от грязи рель-овые скрепления, болты, гайки, подкладки, произвела лично одрезку земляного полотна, привела в порядок балластную ровку.

По моему настойчивому требованию на обходе были странены перекосы пути, толчки, приведены в порядок отря-енные шпалы.

Я горячо взялась за внедрение папавинского метода. На-ала я прежде всего с приведения в порядок балластного лоя. Чтобы не допустить загрязнения и распыления балласта, тала регулярно убирать с пути мусор, шлак и уголь, предот-ращая смешивание их с балластом. Не допускала застоя во-ы на полотне. Удаляла малейшее появление травы как на алластном слое, так и на обочинах земляного полотна. Для того весь излишний балласт складывала на обочине в пра-ильные призмы.

Большую работу я проделала по устранению утечки элект-отока в автоблокировке. Для этого мною был сделан про-вет между подошвой рельса и поверхностью балластного лоя на 20 миллиметров.

Систематически слежу за исправным содержанием изоли-ующих устройств, внимательно осматриваю деревянные на-ладки, фибры в зазорах и у соединительных болтов, обращая нимание, чтобы зазоры имели нормальную величину. Кроме того, своевременно обрубала заусеницы рельсов в зазорах, ледила за исправностью стыковых соединителей.

Для удлинения срока службы скреплений, рельс и пре-упреждения их от быстрого износа я не менее одного раза в есяц, а иногда и чаще, очищаю рельсы и скрепления от му-ора, песка и грязи, а в летнее время от старой смазки, чтобы е допустить ржавчины.

Подготовляя путь к зиме, я еще осенью произвела сплош-ую обтирку болтов и гаек от ржавчины, тщательно смазав их и заменив сработанные болты новыми. Не допуская ослаб-ления болтов, я всегда учитываю, что ослабший болт вызы-ает ослабление соседних болтов и приводит к расстройству тыка. Для этого я регулярно добиваю костыли, не допускаю ослабления рельс со шпалами. Слежу также за работой про-ивоугонов, своевременно производжу заклинивание ослабших.

Однажды осматривая подкладки, я обнаружила, что на дной из шпал уложена подкладка с заусеницами, которая угром на поверхности соприкасается с рельсом. Это могло

привести к излому рельса. Я немедленно потребовала заменить подкладку.

На одной из кривых часто наблюдались отбои, особенно в местах сопряжения прямого участка с кривой. Бригадир с исправлением пути не торопился, в то время как уширение рельсовой колеи увеличивалось, создавалась угроза безопасности движения поездов.

Я не могла мириться с таким положением и, рассказав об этом дорожному мастеру, потребовала произвести немедленно перешивку пути. Требование было выполнено. Здесь я выяснила, что отбой происходил из-за неправильной рехтовки пути осенью, вследствие чего прогиб кривой был неправильный.

Ухаживая по-папавински за своим обходом и контролируя постоянно работу бригад по текущему содержанию пути, я добилась того, что в течение зимы 1939-40 года на моем обходе не лопнуло ни одного рельса, ни одной накладки, в то время как раньше это было обычным явлением.

Я строго контролирую ход ремонта пути на своем обходе, слежу за сменой каждой шпалы, чтобы каждая из них хорошо была подбита. Этим самым я борюсь за продление срока службы каждой шпалы.

Немало мне пришлось выдержать борьбы с отдельными работниками. Путевые обходчики Коротков и Новицкий, не следившие за состоянием пути и допускавшие пьянство в рабочее время, были уволены.

Почетное звание папавинца обязывает меня работать еще лучше.

М. МАТВЕЕВ, старший инженер Петропавловского вагонного участка

МОЩНОСТЬ СТАНКОВ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ПОЛНОСТЬЮ

Токарь механического цеха вагоноремонтного пункта ст. Петропавловск т. Татарников, несмотря на сравнительно короткий срок работы по данной специальности, имеет большие успехи в области освоения многостаночной работы. Небезынтересно знать, что рассказывает сам т. Татарников о своей работе.

— Когда в прошлом году я поступил в механический цех вагоноремонтного пункта, то вначале мне было трудно работать, так как опыта у меня не было, станки, на которых приходилось работать, я знал недостаточно, и это являлось большой помехой. Однако я твердо решил не пасовать перед трудностями, во что бы то ни стало овладеть техникой токарного дела и стать в ряды лучших стахановцев механического цеха. Присматриваясь к работе своих товарищей, беседуя с ними, я изучал их приемы и методы работы на станках и все ценное старался применять на практике.

Одновременно я старательно изучал устройство токарных станков, правила ухода за ними, помня, что хороших показателей в своей работе можно достигнуть лишь тогда, когда в совершенстве освоишь не только работу на станке, но и сам станок.

Тов. Татарников оказался прав. Следуя указаниям товарища Сталина о том, что **техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса**, т. Татарников за непродолжительное время хорошо освоил станки и выдвинулся в ряды стахановцев механического цеха вагоноремонтного пункта.

Вначале т. Татарников работал на одном станке, затем стал осваивать работу одновременно на двух станках и в настоящее время работает одновременно на трех. Работать на трех станках,—говорит т. Татарников,—дело несложное, нужно только заранее знать, какую работу придется выполнять, правильно распределить ее по станкам, чтобы с наибольшей выгодой можно было использовать их мощность, заранее приготовить и расположить на своих местах режущий и вспомогательный инструмент, чтобы устранить ненужную беготню и сутолоку в работе. Ну, и последнее по счету, но не последнее по важности, это—совершенно отчетливо, от начала до конца, вплоть до мельчайших подробностей, представлять себе технологический процесс обработки каждой детали и знать последовательность, в которой должна протекать работа на каждом из станков.

Другими словами, вся работа должна итти по заранее намеченному и хорошо продуманному плану. Без плана, в особенности при мелких работах, неизбежны излишние операции, ненужные простои станков, снижение производительности труда. С планом же работа идет четко, размеренно и с гораздо большей производительностью труда.

Как показывает практика, расчет т. Татарникова и в этой части оказался верен, так как, работая уже значительное время на двух-трех станках по методу, изложенному выше, он достиг высоких производственных показателей, не допуская вместе с тем брака в работе.

Так, за март производительность его труда составила 804 процента, за апрель—1137 процентов. Эти цифры не нуждаются в комментариях, так как они с достаточной полнотой отражают успехи т. Татарникова. Однако следует отметить, что в достижении таких высоких производственных показателей главную роль сыграл правильный подход со стороны т. Татарникова к использованию технической характеристики станка.

Это позволило ему в несколько раз сократить время, затрачиваемое на обработку детали, устранить непроизводительные простои станка и добиться в большинстве случаев 100-процентного использования мощности, даваемой станком.

Наблюдения за работой т. Татарникова, произведенные инженерно-техническими работниками вагонного участка, показывают следующее:

Раньше при черновой обточке круглой детали диаметром 75 миллиметров и длиною 520 миллиметров из материала «СТ-5» на токарном станке «Красный пролетарий» принимался следующий режим резания: а) число оборотов шпинделя 25 в минуту, глубина резания 4 миллиметра, продольная подача 0,7 миллиметра на оборот.

Скорость резания получалась равной 5,9 миллиметро-минут, наибольшее усилие на резце составляло 520 килограммов, время, затрачиваемое на один проход,—30 минут. Используемая мощность станка соответствовала 1,08 лошадиных силы, т.-е. 33,6 процента от теоретически возможной.

При аналогичных работах на этом же станке т. Татарников теперь применяет другой режим резания, а именно: а) число оборотов шпинделя уже составляет 62 в минуту, глубина резания—5 миллиметров, продольная подача резца—0,7 миллиметра на оборот. При этих условиях скорость резания уже составляет 14,6 миллиметро-минут; наибольшее усилие на резце составляло 720 килограммов; время, затрачиваемое на один проход, выразилось 12 минут; а используемая мощность станка возросла до 3,3 лошадиных силы, т. е. 100 процентов от теоретически возможной.

Применяя новые режимы резания, т. Татарников намного перекрыл существующие нормы выработки. Так, на изготовление винта домкрата установлена норма 7 часов. Тов. Татарников тратит на эту работу 45—50 минут. Домкратная гайка изготовляется в среднем за 1 час 20 минут при норме 7 часов и т. д.

Тов. Татарников—хороший общественник. Он охотно делится опытом своей работы с другими токарями. За отличную работу Северо-Казахстанский обком КП(б)К и облисполком наградили т. Татарникова почетной грамотой.

А. ТЫРЫШКИН, путевой бригадир 2 околотка Барабинской дистанции пути

УВЕЛИЧИТЬ СРОК СЛУЖБЫ ВСЕХ ЭЛЕМЕНТОВ СТРОЕНИЯ ПУТИ

ОРГАНИЗАЦИЯ ЛЮДЕЙ И РАБОЧЕГО МЕСТА— ГЛАВНОЕ В РАБОТЕ БРИГАДИРА ПУТИ

Хорошие результаты будут в том случае, когда бригадир пути повседневно анализирует не только свой труд, но и работу своих подчиненных. До начала работы я даю конкретные задания каждому ремонтному рабочему и путевому обходчику, инструктирую их, как лучше выполнить то или иное задание.

Готовлю фронт работы, чтобы рабочему ничто не мешало выполнить и перевыполнить мои задания. Как правило, место работ подготовляется за сутки вперед.

В конце дня принимаю работу от всех подчиненных. Ежедневно провожу планерки. На планерках разбираем ошибки каждого в отдельности и жестко критикуем нерадивых, отмечаем успешную работу стахановцев, передаем их опыт другим. В обсуждении принимает активное участие вся бригада. Лучшие результаты заносим на красную доску. Тут же, на планерке, даются задания на следующий день с подробным инструктажем. В этом случае многое подсказывают сами рабочие.

Часто бывает, когда, получив задание, после планерки отдельные рабочие осматривают фронт работы и заранее пред'являют требования мне, как бригадиру.

Планерки—большая помощь командиру в организации людей и рабочего места, и кто их не проводит, допускает большую ошибку.

Наряду с этим большую помощь оказывают аттестаты, которые у нас введены на дистанции. Аттестаты ежемесячно требуют от меня подводить итоги социалистического соревнования и стахановского движения, анализировать выполнение обязательств по индивидуальным и групповым договорам. Все эти данные ежемесячно заношу в аттестат и обсуждаю в бригаде, мобилизую коллектив на закрепление достигнутых результатов и устранение причин, вызывающих отдельные ненормальности.

Все это помогло мне поднять производительность труда. Как правило, нормы выработки выполняются бригадой от 135 процентов до 250 процентов.

Значительно поднялся культурно-технический уровень рабочих и путевых обходчиков, которые активно борются за улучшение состояния путей на отделении. В результате моя бригада завоевала первенство на дистанции.

ПРАВИЛЬНО СОДЕРЖАТЬ ПУТЬ—ЭТО ЗНАЧИТ ПРЕДУПРЕЖДАТЬ НЕИСПРАВНОСТЬ.

В приказе № 79/Ц от 28 мая 1936 года народного комиссара об улучшении текущего содержания пути и установлении классификации путейских работ указывалось, что бригадир пути, отвечая за исправное состояние пути и сооружений в пределах своего отделения, обязан лично и через путевых обходчиков непрерывно следить за исправностью пути, немедленно устранять все расстройства, угрожающие безопасности и непрерывности движения поездов, и в плановом порядке проводить работу по предупреждению всех возникающих в пути и сооружениях расстройств, обеспечивая безопасность движения поездов.

Предупреждать расстройства пути можно только лишь тогда, когда сам бригадир пути и его подчиненные хорошо изучили свое хозяйство, знают все особенности каждого километра пути и других сооружений.

С первых дней работы бригадиром я все свое внимание сосредоточил на выполнении этого боевого приказа. Каждую пятидневку произвожу сплошную проверку отделения, проверяю состояние пути и искусственных сооружений, зданий, работу путевых обходчиков. Результаты проверки заношу в книгу промера и в записную книжку, затем обсуждаю с рабочи-

ми бригады. Каждую декаду путь на отделении проверяется дорожным мастером. После проверки первые 1—2 дня устраняю неисправности, не терпящие отлагательств: перекосы, толчки, заменяю дефектные рельсы и сломанные шпалы, исправляю резкие углы и отбои в кривых, ликвидирую выплески и т. д. Остальное время занимаюсь планово-предупредительным ремонтом, выявляю и устраняю причины, вызывающие расстройства пути.

Наблюдая за балластом, слежу, чтобы он равномерно распределял давление от шпал на земляное полотно и не вызывал образования балластных корыт и расстройства полотна. Слежу, чтобы обеспечивались отводы воды от полотна и устойчивость балластного слоя, не допускалось перемещения шпал, как в продольном, так и в поперечном направлении, не допускалось выдувания балласта ветром, вымывания дождевой, снеговой водой и т. д.

Плохой путь вызывает преждевременный износ и изломы рельсов. Чтобы не допускать неисправностей в рельсах, т.-е. износа, выбоин и излома, мы устраняем толчки, перекосы, выправляем пучины, подуклонку рельсов, приводим в исправное состояние стыки, следим, чтобы не было плохо подбитых шпал, слабых болтов, изношенных накладок и подкладок и т. д.

Предупреждая появление неисправностей, мы всегда учитываем строгую зависимость всех элементов пути. Неисправность одного из них вызывает расстройство других элементов.

ПОВСЕДНЕВНО ВНЕДРЯТЬ ПАПАВИНСКИЕ МЕТОДЫ РАБОТЫ

Замечательное папавинское движение на железнодорожном транспорте вскрыло новые резервы для обеспечения высоких показателей работы, удлинения срока службы всех элементов железнодорожного транспорта. Борьба за продление срока службы постоянных путевых устройств является почетной задачей бригадиров пути.

Этим вопросом я занимаюсь с февраля 1940 года и убедился, что хорошие результаты получаются при правильном внедрении папавинских методов труда.

Внедрение папавинских методов в бригаде я начал с борьбы за отличное текущее содержание пути и своевременное предупреждение всех возникающих расстройств, с борьбы за выполнение боевого приказа № 79/Ц от 28 мая 1936 года народного комиссара. В этом приказе достаточно четко и ясно указано, какими путями достигается удлинение срока службы рельсов, рельсовых скреплений и т. п.

Для того, чтобы добиться отличного текущего содержания пути, надо знать подробную характеристику особенностей

своего отделения и рассказать об этом людям. В течение января, февраля и марта я учил ремонтных рабочих и путевых обходчиков в кружках техминимума и непосредственно на месте работ, как своевременно выявлять причины расстройств пути и как необходимо заботливо оберегать путь от появления расстройств.

КАЖДЫЙ ОТВЕЧАЕТ ЗА КОНКРЕТНЫЙ УЧАСТОК

Чтобы обеспечить непрерывное наблюдение за состоянием пути, я закрепил всех ремонтных рабочих за отдельными элементами. Двое наблюдают за рельсами, один за балластом, один за шпалами, один за накладками, один за подкладками и костылями. Каждый регулярно проверяет порученный участок и принимает меры к недопущению неисправностей.

Таким образом, независимо от того, что я сам проверяю путь, он находится под контролем всей бригады. Это помогло людям быстрее овладеть техникой путевого хозяйства.

При производстве путевых работ добиваюсь высокого качества, ремонт произвожу комплексно. В конце июня мою работу принимал заместитель начальника службы пути т. Колбасин и отметил высокое качество содержания пути.

При планово-предупредительном ремонте на каждом километре мы производим разгонку зазоров и укрепление пути, устанавливаем полное количество распорок и противоугонов, производим перегонку и смену негодных шпал, заменяем негодное скрепление.

Выправку пути производим суфляжем, а перешивку—по шаблону. Досыпаем балластом неполные шпальные ящики, производим зачистку заусениц с осмолкой их, выправляем рехтовкой путь в плане, трамбуем и заправляем балластный слой с одновременной срезкой обочин земляного полотна для обеспечения хорошего стока воды.

Иными словами, работу выполняем по классификации среднего ремонта, сдавая каждый километр только на отлично. Нет сомнения, что такая работа удлиняет срок службы каждого элемента пути.

Большое внимание уделяем содержанию поверхности балластного слоя, всегда планируем с поперечными уклонами. Этим мы препятствуем застою воды, не допускаем появления травы и перемешивания мусора с балластом.

Мы не допускаем застоя воды на земляном полотне. Это удлиняет срок его службы.

Весь осыпавшийся балласт подбираем с обочин и притрамбовываем под черту балластной призмы. Направление пути суфляжем производим только с чистым балластом. Таким

образом эти меры способствуют продлению срока службы балластного слоя.

Удлинения срока службы шпал достигаем, во-первых, бережным отношением к ним, не допускаем при переноске, перегонке и укладке ударов подбойками, кирками, железными лопатами, ломами и молотками; при укладке в путь пользуемся клещами, во-вторых, производим зачистку заусениц с осмолкой их при каждой перешивке. Не допускаем загнивания шпал в местах забивки костылей.

При производстве путевых работ не допускаем нарушения старой балластной постели и слабой подбивки шпал, избегая отрясения соседних шпал и их механического износа.

Неисправные шпалы стараемся отремонтировать и снова уложить в путь. Принимаем все меры к продлению срока службы шпал.

То же самое делаем и с рельсовым хозяйством. Мы, например, не допускаем передвижки рельсов ударами в торец кувалдой, костыльными молотками и т. п. При выгрузке рельсов и укладке их не бросаем друг на друга или на твердые и неровные поверхности. Этим мы избегаем образования изгибов и появления внутренних трещин в рельсах.

В целях сохранности рельсов не допускаем видимых и потайных толчков, неисправленных пучин, выплесков, сработанных, лопнувших и треснутых накладок, ослабших болтов, разбитых концов рельсов и т. д. Принимаем меры к исправному содержанию стыка и всего пути. Особое внимание обращаем, чтобы не допустить пустот между рельсами и подкладкой, чтобы подошва рельса не ложилась на ребро подкладки, чтобы не было изношенных костылей, разработанных костыльных отверстий в подкладках и шпалах.

Следим за подуклонкой рельсов, не допускаем неравномерного износа их. Не допускаем отбоев в кривых частях и других неправильностей в направлении пути в плане. Следим за зазорами между рельсами и содержим их нормально, в соответствии с температурой, не допускаем чрезмерного перетягивания болтов и т. п. Регулярно очищаем рельсы от грязи и держим их в чистоте.

На основе этих мероприятий нам удалось совершенно изжить изломы рельсов.

ПРЕДУПРЕЖДАЕМ РАССТРОЙСТВО ПУТИ

Большое внимание мы уделяем содержанию скреплений.

Чтобы скрепления не ржавели, мы регулярно обметаем с них мусор, песок и обтираем старую смазку. Исправная работа и сохранность болтов достигается их смазкой, равномер-

ным завинчиванием, так как неподтянутый, ослабевший болт вызывает ослабление соседних болтов и расстройство стыков.

Следим, чтобы не регулировались зазоры ударами рельса в накладку, не допускаем прогиба накладок и износа их ступеньками и т. д. Наблюдаем, чтобы правильно забивались костыли, не допускаем изгиба костылей при забивании и выдергивании.

Следим, чтобы подкладки не имели разработанных дыр, что вызывает отжатие рельса, а также, чтобы подкладки плотно прилегали своей ребордой к подошве рельса. Не допускаем набегания подошвы на реборду подкладки, что приводит к выколу подошвы рельсов.

Предупреждение угонов пути достигаем своевременной добивкой и заменой негодных костылей, укреплением ослабших противоугонов, сбитых распорок, регулировкой зазоров, досыпкой балласта в шпальные ящики и следим за присыпкой концов шпал и т. д. Предупреждение толчков достигаем систематической подбивкой шпал и исправлением пути.

Большое внимание мы уделяем искусственным сооружениям. Брусья очищаются от грязи и мусора, зачищаются зауседицы, зашпаклевываем трещины, не допускаем перекоса и сдвига брусьев, ослабления лапчатых болтов, своевременно отводим воду со всех частей пролетного строения и тщательно очищаем от пыли и грязи.

Все это позволяет намного увеличить срок службы каждого элемента строения пути.

Развивая и внедряя папавинские методы работы, мы можем сэкономить сотни тысяч болтов, костылей, накладок, шпал, сотни рельсов и обеспечим безаварийное следование поездов.

А. ГАЙДЫШЕВ, поездной вагонный мастер Ишимского участка

МОЙ МЕТОД ПАПАВИНСКОГО УХОДА ЗА ВАГОНАМИ

Работая продолжительное время поездным вагонным мастером, я убедился, каких больших успехов можно добиться при внимательном отношении к своему делу.

В течение всего периода работы я не имел ни одного случая отцепки вагонов от сопровождаемых мною поездов как по горению букс, так и другим техническим неисправностям.

Работать так может с успехом каждый поездной вагонный мастер. Надо только любить свое дело и по-папавински ухаживать за вагоном, особенно за его ходовыми частями: буксами, подшипниками и автотормозами.

Поделюсь, как я работаю. Начну с приемки состава поезда.

При вызове на явку я прежде всего узнаю, что за поезд мне придется сопровождать и на каком он стоит пути.

Принимая состав поезда, особое внимание уделяю ходовым частям вагона, автотормозам и автосцепке. Осматриваю тщательно все буксы, вызывающие подозрение, и сразу же спрашиваю у осмотрщиков и автоматчиков о состоянии состава поезда. И только после этого отправляюсь к поезду.

Главное, что требуется от каждого поездного вагонного мастера,—это хорошее обслуживание состава в пути следования.

Особенно тщательно надо наблюдать за буксами, за правильной работой подшипников и толщиной смазочного слоя. Это необходимо потому, что все неисправности букс и осевых шеек оказывают значительное влияние на величину слоя смазки.

Причин, вызывающих горение букс у вагонов, имеется немало. Поездному вагонному мастеру все их необходимо знать на-зубок.

Горение букс может произойти от набегания подшипника на галтель, от подшипника, не соответствующего размерам шейки, плохо пригнанного по шейке из-за рисок, конусности и овальности осевой шейки и ряда других причин. Может привести к горению буксы также неправильная постановка буксовой лапы.

Для того, чтобы, например, предотвратить шероховатости осевой шейки вагона, я применяю антиаварийную смазку, которая во время действия шейки понижает и приостанавливает повышение температуры подшипника и шейки, а иногда понижает ее, давая работать нормально.

Однако, прежде чем пользоваться антиаварийной смазкой, необходимо точно узнать причину горения буксы и только тогда, когда нельзя ее устранить, можно применить смазку.

Надо особое внимание уделять состоянию автоматических тормозов, используя для этого каждую остановку поезда.

Чаще всего поездному вагонному мастеру в пути следования приходится иметь дело с утечкой воздуха в головках соединительных рукавов и соединениях воздухопроводных труб.

Для этого всегда надо иметь под руками резиновые кольца № 1 и № 2, а также сурик и пеньку. На каждой стоянке поезда свыше 20 минут необходимо производить опробование автотормозов.

При любом случае самоторможения я прежде всего проверяю давление пара в паровозном котле, давление воздуха в главном резервуаре и магистрали, положение ручек крана машиниста, комбинированного крана, работу насоса, а также отмечаю профиль пути, где получилось самоторможение. Это я делаю для того, чтобы выявить причину самоторможения.

Для производства мелкого ремонта и выявления случаев брака у меня всегда имеется исправный инструмент. Например, для измерения процента износа деталей вагонов у нас имеется несколько шаблонов, для измерения гребня с подрезом, толщины его, завертывания гаек хомутика тормозного рукава и так далее.

Я изобрел один шаблон, который с успехом применяю для всех этих работ, заменив этим самым пять шаблонов, которые приходится носить каждому поездному вагонному мастеру.

Большое внимание я уделяю сдаче поезда в конечном пункте осмотрщику вагонов. Информирую его не только о состоянии ходовых частей вагона, но и всего состава.

Вот что мне обеспечивает успех в работе.

А. КОНОВАЛОВ, дежурный по станции Петропавловск

МОЙ МЕТОД СКОРОСТНОЙ ОБРАБОТКИ ПОЕЗДОВ

Долгое время руководители станции Петропавловск утверждали, что в условиях Петропавловска невозможно применять метод скоростной обработки поездов.

Первой разбила эту теорию наша смена. Поездам, идущим транзитом через Петропавловск, мы систематически стали сокращать стоянки на 30, а иногда даже на 50 процентов. Простой транзитных поездов с переработкой мы снизили до 2—3 часов вместо нормы 13.

Этот опыт был впервые применен нами в предмайском соревновании.

Включившись в соревнование на лучшую встречу Всесоюзного дня железнодорожника, я взял обязательство обрабатывать поезда только скоростным методом, сократить им стоянки.

Это обязательство выполняется на деле. В каждое дежурство мы отправляем по 10, а иногда даже по 20 поездов, обработанных скоростным методом.

Как я организую людей смены и добиваюсь скоростной обработки поездов?

Перед вступлением на дежурство совместно с маневровым диспетчером беру точное наличие подхода поездов со-

всех участков и узнаю подробно номера паровозов и их состояние, а также какая предстоит работа.

После этого согласовываю имеющееся число поездов, находящихся на станции, с дежурным по депо и договариваюсь, на какое направление, в зависимости от готовности поезда, нужен паровоз. Это дает возможность сократить простой паровозов на контрольном посту.

По выходе поезда с соседнего раз'езда сообщаю дежурному по депо, на какой путь этот поезд принимается, чтобы своевременно подготовить для него паровозную бригаду, тем более, если паровоз идет по кольцевому участку.

23 мая с раз'езда Асаново отправился наливной маршрут. Так как паровоз шел на кольцо, я сразу же сообщил об этом дежурному по депо. Оператор тов. Бургаева заранее вызвала главного кондуктора тов. Смолкова и поездного вагонного мастера тов. Карачева. Я своевременно предупредил и старшего осмотрщика вагонов пассажирского парка тов. Волкова, чтобы он организовал быстрый осмотр и ремонт поезду.

Как только прибыл поезд, главный кондуктор тов. Смолков по натурному листку сразу же стал принимать состав с головы, а старшего кондуктора тов. Романенко послал на приемку с хвостовой части. Вагонники организовали быстрый осмотр и ремонт состава. Автоматчик тов. Совцов со своим напарником включал тормоза за 5 минут. Все это дало возможность уже через 24 минуты отправить поезд, тогда как по технологическому процессу ему положено стоять 1 час 18 минут.

Приведу второй пример. С соседней станции отправился транзитный поезд с переработкой. В составе поезда было только 80 осей и в Петропавловске надо было дополнить его до полного веса.

Я договорился заранее с дежурным по восточному парку тов. Коноваловым и составителем тов. Нетесовым, которые подготовили необходимое количество вагонов для прицепки.

По прибытии поезда составитель тов. Нетесов сразу сделал выкидку вагонов с хвоста и подобрал груженые вагоны для прицепки. Эти вагоны заранее были списаны списчиком тов. Клименко, а технический конторщик тов. Смирнов подобрал на них документы. Это дало возможность главному кондуктору тов. Потайкину принять поезд за 20 минут. Осмотр состава и ремонт вагонов сменой тов. Гордиенко был произведен за 25 минут, и поезд простоял вместо 13 часов только 1 час 20 минут.

Или взять к примеру обработку поезда № 736. Я заранее узнал от поездного диспетчера, что с ним предстоит большая работа, так как он был неполновесный. Для пополнения состава заранее были подготовлены вагоны на соседнем пути.

Пока главный кондуктор, совместно со списчицей тов. Токаревой, принимал состав, техническая конторщица списала вагоны, подлежащие прицепке. В результате такой слаженной работы стоянка поезда была сокращена до 2 часов 20 минут.

Сейчас я поставил задачу закрепить достигнутые успехи и добиться еще лучших показателей.

Г. АВДОНИН, дежурный электромеханик петропавловского телеграфа

ПОЛТОРА ГОДА БЕЗ РЕМОНТА

Электромеханик я молодой. Работаю в петропавловском железнодорожном телеграфе с начала 1939 года. Закрепленная за мной трансляция около полуторых лет работает бесперебойно. Приемник Бодо № 2338 с марта 1939 года работает без малейшего повреждения, а приемник № 2416—с января 1939 года. Это—самые ответственные аппараты, которые требуют высокого знания техники, любовного, хозяйского отношения к ним. Закрепленные за мной 8 реле Присса в течение года работают без повреждений. Весь участок, обслуживаемый мною, в течение полуторых лет не имел повреждений.

При вступлении на дежурство, я, в первую очередь, с большим вниманием проверяю состояние рабочей и запасной аппаратуры. Особенно серьезной проверки требуют приемники аппарата Бодо, так как от их настройки зависит бесперебойный прием телеграфной корреспонденции. Проверяю также состояние питания падающего зарядно-разрядного щита на все цепи, всей аппаратуры и всех связей.

Закончив проверку, я считаю дежурство принятым. После этого намечаю план работы и начинаю производить проверку приводов, договариваясь об этом с дежурным электромехаником соседней станции.

Находящиеся в запасе телефонные провода также проверяю. Они должны быть всегда готовы к работе в случае повреждения действующих проводов.

В закрепленных за мной реле Присса замену их, чистку, а также регулировку произвожу сам, тщательно шлифую контакты и устанавливаю их по калибромеру. Окончательно произвожу проверку на контрольно-испытательном столе и тогда ставлю в работу.

Чистку аппарата Бодо, приемников, модераторов, регулировку торможения приемников ретрансмиссии Бодо я произвожу заранее, не дожидаясь времени, положенного графиком. Овладение техникой помогает мне чистить распределитель за 15—20 минут вместо положенного на это по расписанию одного часа. Остальное время уделяю пробе комплекта, которую произвожу на себя, т.-е. без включения линий.

Телеграфную работу я с успехом могу читать на слух, что дает возможность, не подходя к аппарату, не открывая ленты, определить состояние аппарата Морзе, а также быстродействующих телеграфных трансляций, работающих на азбуке Морзе.

Усвоить работу на слух—это самое важное для электромеханика, так как дает возможность систематически контролировать работу всей действующей аппаратуры.

Читая хорошо на слух, я могу работать в отдаленности от аппаратуры и в то же время подстраивать клопферы на трансляциях БСТО на разные звуки, по которым различаю, как на каком направлении проходит работа.

На ключе аппарата Морзе я работаю разборчиво, мою работу может читать любой механик, и это дает возможность при выверке провода настройки баланса или выяснения повреждений без помощи телеграфистов быстро вести разговоры со всеми соседними электромеханиками.

Тщательная и своевременная подготовка всей аппаратуры, работа на слух, хозяйский уход за вверенным участком, знание своего дела—вот что помогает каждому стать папавинцем связи.

Д. ЗАЙЦЕВ, электромеханик
Омской дистанции связи

МОЙ УХОД ЗА ПРИБОРАМИ СВЯЗИ

Четкая и бесперебойная работа связи имеет для железнодорожного транспорта большое значение. Зависит это всецело от нас, электромехаников, от того, как мы будем содержать приборы связи.

Я обслуживаю автоблокировку. Участок находится на ст. Валерино.

Когда я впервые в январе 1939 года принял участок, то в первую очередь стал тщательно изучать работу устройств автоблокировки.

Первым долгом мною было обращено серьезное внимание на состояние рельсовых цепей и проверку рельсовых соединителей. Эту работу я производил совместно с путейцами и бригадой общественного смотра. Проверка помогла мне своевременно выявить дефектные рельсы и другие неисправности, которые были быстро устранены.

На участке было очень плохое положение с бутлежными перемычками. Я стал их приводить в порядок собственными силами.

Привел я в порядок и рельсовые цепи, регулировку которых произвожу по методу знатного связиста-орденоносца

т. Моренко. Этот метод требует наименьшей затраты времени и приводит к устойчивости путевых реле.

Для улучшения работы блокировки мне пришлось не мало поработать над улучшением кабельного хозяйства. По своей инициативе я перезаделал большое количество кабелей, имевших плохую изоляцию.

Особое внимание я уделяю аккумуляторам, требующим исключительно тщательного ухода. Ежедневно слежу, чтобы аккумуляторы имели полную зарядку, не допускалось недозарядки, так как последняя влечет за собой сульфацию и порчу аккумуляторов. Повседневно осматриваю пластины, этим не допускаю их короткого замыкания.

Тщательно также обращаю внимание на работу путевых и сигнальных выпрямителей. Для этого на все приборы завел карточки, по которым всегда можно видеть состояние приборов. Не забываю я и о проверке состояния высоковольтных и сигнальных проводов, быстро заменяю битые изоляторы. Приборы автоблокировки всегда содержатся в чистом состоянии.

Шкафы и батарейные колодцы на участке обмотаны нитками. Это улучшает прочность концов и обеспечивает хорошую видимость сигналов.

Все эти мероприятия дали возможность предохранить приборы связи, а также кабели и провода от преждевременного износа и увеличить срок их службы, обеспечить безаварийную работу.

За все время моего пребывания на участке не было ни одной аварии или задержки поезда из-за плохой работы приборов связи.

В. КАЗАКОВ. электромеха
ник автоблокировки, знач
кист „Ударнику сталинского
призыва.

ДВА ГОДА БЕЗАВАРИЙНОЙ РАБОТЫ

За годы сталинских пятилеток связисты-железнодорожни
ки получили в свои руки прекрасную технику. Тысячи кило
метров железных дорог оборудованы автоблокировкой.

Автоматическая блокировка содержит в себе самые от
ветственные и сложные механизмы, за которыми надо сле
дить, во-время ремонтировать, чтобы устройства в любых ус
ловиях работали четко, бесперебойно. Каждое повреждение
автоблокировки вызывает задержки поездов у светофоров, а
это подчас ведет к аварии.

Велика и ответственна роль электромеханика в обеспече
нии бесперебойной работы автоблокировки. Если электромеха
ник работает хорошо, то его околоток не знает повреждений
автоблокировки, а, стало быть, обеспечивает нормальное дви
жение поездов.

Работая механиком на 4 дистанции, вот уже два года я
не имею повреждений линии по своей вине. Устройства авто
блокировки на моем участке работают четко.

Каждый раз, как только иду проверять аккумуляторы, я
одновременно делаю сплошную проверку рельсовой цепи
прочности рельсовых соединителей, изоляции стыков.

Встречались такие случаи, что проволока соединителя
держится слабо в первом штепселе, а другая—во втором. Сое
динитель по внешнему виду исправный, однако угрожал раз

ывом рельсовой цепи. Такие рельсовые соединители требуют амены. В мае мною было обнаружено три дефектных рельсо-ых соединителя.

Аккумуляторы я проверяю в месяц 3 — 4 раза, так ак аккумулятор требует большого ухода, ибо является источ-иком питания и одной из важнейших частей автоблокировоч-ого хозяйства.

Если на положительных пластинках имеется осадок, зна-ит аккумулятор может не воспринять нормального заряда. Появление на пластинках осадка — признак их разрушения. В аких случаях аккумулятор необходимо во-время заменить ли произвести промывку, дав интенсивный заряд.

Для того, чтобы не иметь порчи в аккумуляторах, необхо-имо тщательно изучить всю их работу, все капризы, изучить а практике изменения его цвета. Если отрицательные плас-инки рушатся, в это время цвет положительных пластинок удет бледный. Имеющийся сильный осадок на пластинках— ризнак их загрязненности, необходимости промывки.

Я всегда держу одномерную плотность электролита в акку-муляторах и одинаковое напряжение, тем самым не допускаю ереполюсовки аккумуляторов.

Раньше у нас довольно часто случались повреждения в атарейных колодцах. Были обрывы проводников, подходя-щих к путевым и сигнальным выпрямителям. Причина таилась неправильно сделанных отверстиях, приходилось спу-каться в колодец для осмотра устройств. Было уст-роено так, что, залезая в колодец, зачастую задевали деждой за проводники и обрывали их. Дверка была устрое-на напротив приборов. Понятно, раз получился обрыв провод-ника, переменный ток не поступает на выпрямитель и, стало ыть, работа приборов автоблокировки переходит на постоян-ный ток, то-есть на батареи. А батарея может работать нор-мально только 24 часа. В результате этого появляется крас-ный сигнал, а отсюда—задержка поездов.

Во избежание таких случаев мне пришлось сделать кое-какую реконструкцию крышки батарейных колодцев. Я устро-ил их на том месте, где совершенно нет никаких приборов, то-есть когда залезешь в колодец, то находишься в стороне от приборов. Это мероприятие было одобрено комиссией, и его стали внедрять на всей дистанции.

Большое значение в работе автоблокировки имеет сла-женность работников всех служб — путейцев, движенцев, связистов. Ведь рельсовая цепь — основа автоблокировки — находится в распоряжении путейцев, часть аппаратуры на-ходится в руках движенцев, которой они и пользуются.

без помощи работников других служб, без глубокого понимания ими значения отдельных деталей аппаратуры автоблокировки образцового состояния околотка добиться трудно.

Многие стрелочники, например, не знали, как правильно пользоваться замком системы Мелентьева. Во время производства маневров на станции подчас не вынимались ключи после закрытия стрелок на замок. Оставив ключ, опускали крышку замка, которая под давлением пружины ударяет по ключу и сбивает с центра стержень замка. Таким образом замок выводится из строя.

По этому вопросу мне пришлось провести раз'яснительную работу со стрелочниками, рассказать им, какой они приносят вред из-за небрежности и незнания дела. После этого прекратились порчи замков. Приходится подчас помогать дежурным по станции, как правильно обращаться с обслуживаемыми ими приборами автоблокировки.

ПАПАВИНСКОМУ ДВИЖЕНИЮ—ЕЩЕ БОЛЬШИЙ РАЗМАХ

(Заключительное слово начальника политотдела дороги тов. Орлова)

Предположения, высказанные нами при открытии дорожной технической конференции по развертыванию папавинского движения, оправдались.

Десятки железнодорожников Омской—инженеры, техники, папавинцы, научные работники—приняли участие в обсуждении вопросов, связанных с дальнейшим под'емом папавинского движения.

И это вполне законно. **Папавинское движение—новая, высшая ступень стахановского движения на железнодорожном транспорте.**

Папавинцы—стахановцы, перешедшие в высший класс стахановского движения. Это—новаторы, это—технически грамотные, смелые люди, для которых выполнение требований наркома тов. Л. М. Кагановича—об образцовом уходе за паровозом, о высоких скоростях, о безаварийной езде—стало незыблемым законом.

Все выступления папавинцев и инженерно-технических работников были пронизаны стремлением—внести новое предложение, новую мысль, новый технический расчет, сделать из своего опыта новый хозяйственный и технический вывод.

Около 40 человек мастеров папавинской работы рассказали о том новом, что может быть применено в практике каждого рабочего, каждого инженера нашей дороги.

Выступления на заочной конференции и на заключительном заседании показали, какие огромные неиспользованные

возможности заложены в папавинском движении для улучшения работы дороги. Над этим все хозяйственные, партийные, профсоюзные работники дороги должны, засучив рукава, кропотливо и настойчиво работать.

Всячески развивать производственную активность, рабочую смекалку, технические навыки. Поставить все на службу дальнейшему мощному размаху папавинского движения.

Надо сказать и о том, что техническое разрешение того или другого вопроса,выдвинутого инженером, техником, рабочим, ведется робко, несмело, и в этом вина технических отделов предприятий и служб.

Редакция газеты «Омский железнодорожник» в день заключительного заседания конференции бросила совершенно заслуженный упрек инженерно-техническим работникам паровозной службы о том, что они отмолчались во время конференции. А между тем работникам паровозной службы было о чем сказать.

Заключительное заседание показало, что отдельные товарищи, в частности начальник технического отдела паровозной службы тов. Головач, делает неправильные выводы из некоторых фактов, происшедших на дороге.

Поднимая вопрос о том, что на дороге участились случаи обрывов поршневого дышла, т. Головач начал рассуждать... «не влияет ли на эти случаи высокая техническая скорость?»... Вывод по меньшей мере странный! Не лучше ли было, т. Головач, разобрать все случаи излома дышел и дать правильный вывод, чем искать ответа в осужденной всеми железнодорожниками предельческой теории о низких скоростях.

Мы должны, и это показало наше совещание, осудить такие ссылки. Задача наша заключается не в том, чтобы искать предел скоростям в конструктивных особенностях, а в изучении того, что кроется за каждым браком, в частности за каждым разрывом дышел. И мы сейчас же натыкаемся на низкое качество ремонта, крепления, осмотра и ухода за паровозами со стороны бригад. Надо твердо усвоить, что все вопросы мы можем разрешить, если будет мобилизована творческая мысль всего инженерно-технического персонала дороги.

Какой главный вывод мы должны сделать из проведенной конференции?

Конференция помогла стахановцам, кривоносовцам—путейцам, связистам, движенцам, вагонникам, паровозникам—познакомиться с передовыми методами работы папавинцев дороги. Материалы конференции показывают, что ничего нет трудного в том, чтобы стать папавинцем.

Каждый рабочий нашей дороги может стать папавинцем.

К этому должны стремиться все хозяйственные, партийные и профсоюзные руководители. Каждого руководителя должно охватывать чувство гордости, если у него в депо, на станции, участке, околотке, в цехе растут ряды папавинцев.

Каждый руководитель должен помнить, что, воспитывая папавинцев, развивая папавинское движение, он движет вперед технику, он движет вперед социалистическое сознание, отношение к труду.

Наш вождь и учитель товарищ Сталин на XVIII с'езде большевистской партии говорил о драгоценном качестве большевика—**чувстве нового.**

Это чувство и должен воспитывать в себе каждый руководитель, каждый стахановец, кривоносовец. Воспитывать в себе чувство нового—значит беспощадно бороться против рутины, косности, против самотека. Это значит, уметь видеть в малых делах рабочих нашей дороги зародыш большого дела в будущем.

Прекрасный образец этого показывает нам тов. Л. М. Каганович, который в делах вспольинского машиниста Папавина увидел зародыш нового движения и поднял его, как новое движение кривоносовцев за дальнейший под'ем железнодорожного транспорта.

Нам с вами, товарищи, надо помнить, что новое не всегда заметно, оно не лежит на поверхности и часто его надо разыскать, рассмотреть, поднять и всячески поддержать. Наша задача и заключается в том, чтобы в огромном море творческой инициативы рабочих найти зерно нового и тщательно взращивать это зерно всеми силами и средствами, имеющимися в нашем распоряжении.

Техническая конференция подсказала нам и то, что надо газете «Омский железнодорожник» открыть на своих страницах дорожное совещание опытных стахановцев по вопросу работы в зимних условиях. Я думаю, что с этим предложением, внесенным нашим передовым папавинцем дороги машинистом Николаем Поляковым, надо согласиться.

Мы должны бороться за выполнение и перевыполнение плана перевозок, действительно укреплять социалистическую дисциплину, твердо проводить в жизнь Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года.

Разрешите заключительное заседание дорожной технической конференции по развертыванию папавинского движения считать закрытым.

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Шире ряды папавинцев Омской. (Вступительное слово начальника политотдела дороги тов. Орлова) 3

А. Головачев. Мой опыт работы на паровозе „СО“ с конденсацией пара 7

В. Корчев. Берегь котел паровоза 19

И. С. Петрушенко. Фильтры-баки конденсата нужны 23

Н. Поляков. Мой совет молодым машинистам 27

Уткин. Как удлинить срок работы деталей паровоза 34

А. Федерякин. За большой суточный пробег 36

Е. Тарабукин. Как мы увеличиваем межпромывочный пробег паровоза 38

Я. Дюбанок. Мой опыт работы на паровозе „Су“ 208-36 . . . 42

Н. Подкович. Повысить роль технических кабинетов 47

А. Слюнько. Как мы предохраняем секции от замораживания и замасливания 49

А. Болотов. По-папавински ухаживаем за локомотивом 52

Г. М. Естаров. Несколько практических советов машинистам . 55

М. Дробот. Больше внимания работе питательных насосов . . 58

Д. Охотников. Как мы добились удлинения срока службы паровозных деталей 61

К. Архипов. Добиваюсь работы эстакады и углепод'емного крана на полной мощности 65

З. Коломийцева и И. Вербицкий. Проверка парораспределения без буксовки паровоза 67

В. Татарников. Мой опыт одновременной работы на трех станках 78

Е. Коровина. По-папавински содержу свой обход 80

М. Матвеев. Мощность станков используется полностью . . . 83

А. Тырышкин. Увеличить срок службы всех элементов строения пути 86

А. Гайдышев. Мой метод папавинского ухода за вагонами . . 92

А. Коновалов. Мой метод скоростной обработки поездов . . . 95

Г. Авдонин. Полтора года без ремонта 98

Д. Зайцев. Мой уход за приборами связи 100

В. Казаков. Два года безаварийной работы 102

Папавинскому движению—еще больший размах. (Заключительное слово начальника политотдела дороги тов. Орлова) . . . 105

ОМСКАЯ ОБЛАСТНАЯ БИБЛИОТЕКА

12

БЕСПЛАТНО